



TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI
Fakulta přírodovědně-humanitní
a pedagogická



VLIV AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU NA DEMOGRAFII MLADOBOLESLAVSKA

Bakalářská práce

Studijní program: B1301 – Geografie
Studijní obory: 6107R023 – Humanitní studia se zaměřením na vzdělávání
7504R181 – Geografie se zaměřením na vzdělávání (dvouoborové)

Autor práce: **Martin Borovička**
Vedoucí práce: Mgr. Hynek Böhm, Ph.D.



TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI
Fakulta přírodovědně-humanitní a pedagogická
Akademický rok: 2013/2014

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Martin Borovička**
Osobní číslo: **P11000466**
Studijní program: **B1301 Geografie**
Studijní obory: **Humanitní studia se zaměřením na vzdělávání
Geografie se zaměřením na vzdělávání (dvouoborové)**
Název tématu: **Vliv automobilového průmyslu na demografii
Mladoboleslavska**
Zadávající katedra: **Katedra geografie**

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

CÍLE:

Vytvořit souhrnný přehled o populaci okresu Mladá Boleslav a o souvisejícím vlivu automobilového průmyslu.

METODY:

desk research
práce s literaturou
práce se statistickými daty
kvalitativní šetření

Rozsah grafických prací: **dle potřeby**

Rozsah pracovní zprávy: **cca 40 stran**

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná**

Seznam odborné literatury:

1. Český statistický úřad [online], [vid. 2014-04-15], dostupné z:
http://www.stredocesky.czso.cz/xs/redakce.nsf/i/okres_mlada_boleslav.
2. KALIBOVÁ, K., a kol., 2009. Demografie (nejen) pro demografy. 3. přeprac. vyd. Praha: SLON. ISBN 978-80-7419-012-4.
3. KNOB, J., 1979. Mladoboleslavsko. 1. vyd. Praha: Středočeské nakladatelství a knihkupectví.
4. KOŽÍŠEK, P., 1995. L&K-Škoda 1895-1995. 1. vyd. Praha: Motorpress. ISBN 80-901749-1-4.
5. PAVLÍK, Z., 1986. Základy demografie. 1. vyd. Praha: Academia.
6. TRTÍLEK, V., 1974. Mladá Boleslav od minulosti k dnešku. 1. vyd. Mladá Boleslav: Městský národní výbor.
7. WALDHAUSER, J. a kol., 1997. Mladoboleslavsko v proměnách času. 1. vyd. Praha: Libri + Okresní muzeum Mladá Boleslav. ISBN 80-85983-34-6

Vedoucí bakalářské práce: **Mgr. Hynek Böhm, Ph.D.**
Katedra geografie

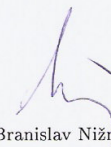
Datum zadání bakalářské práce: **22. dubna 2014**

Termín odevzdání bakalářské práce: **4. května 2015**



doc. RNDr. Miroslav Brzezina, CSc.
děkan

L.S.



doc. RNDr. Branislav Nižňanský, CSc.
vedoucí katedry

dne

Prohlášení

Byl jsem seznámen s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

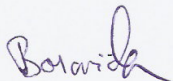
Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Bakalářskou práci jsem vypracoval samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím mé bakalářské práce a konzultantem.

Současně čestně prohlašuji, že tištěná verze práce se shoduje s elektronickou verzí, vloženou do IS STAG.

Datum: 29.4.2015

Podpis: 

Tímto bych chtěl poděkovat vedoucímu bakalářské práce Mgr. Hynkovi Böhmovi, Ph.D. za vedení a cenné rady při zpracování mé bakalářské práce. Dále bych chtěl poděkovat pracovníkům Českého statistického úřadu v Praze 10 a pracovníkům Státního okresního archivu v Mladé Boleslavi za usměrnění týkající se získávání statistických dat o okresu a za jejich poskytnutí. Velký dík patří také oddělení ZPD - Plánování HR a sociální služby Škoda auto, a.s., především Ing. Janě Váňové za poskytnutí údajů o počtu zaměstnanců.

Anotace

Bakalářská práce se ve své první části zabývá obecnou charakteristikou okresu Mladá Boleslav. Charakteristika je zaměřena především na fyzickogeografickou a sociogeografickou složku okresu, ale také na jeho historii.

Další část práce se věnuje územnímu vývoji Mladoboleslavska. Nejprve je sledován územní vývoj Mladoboleslavského kraje a po oficiálním vzniku okresů v roce 1850 již samotného okresu. Výraznější změny administrativních hranic jsou znázorněny na mapách.

Třetí část práce se zaměřuje na demografii okresu. V této části je popsán vývoj obyvatelstva, především jeho počet a celkový přírůstek či úbytek, a také struktura obyvatelstva podle vybraných biologických a ekonomických znaků.

Poslední část bakalářské práce se zabývá automobilovým průmyslem, převážně Mladoboleslavskou automobilkou Škoda auto, a.s. Nejprve je popsán vznik a vývoj tohoto podniku, a poté jeho vliv na demografii okresu Mladá Boleslav. Tento vliv lze označit jako pozitivní, jelikož s rostoucím počtem zaměstnanců automobilky stoupá i celkový počet obyvatel okresu.

Klíčová slova

Mladoboleslavsko, demografie, automobilový průmysl, zaměstnanost, Škoda auto, Středočeský kraj

Annotation

The first part of this bachelor thesis deals with general characteristics of the Mlada Boleslav district. The characteristics mainly focus on physio-geographical and socio-geographical elements of the district but also on its history.

The other part of the thesis concerns development of the territory of the Mlada Boleslav district. At first, we follow the development of the Mlada Boleslav region and after official rise of districts in 1850, we focused only on the development of the Mlada Boleslav district. The most important changes are demonstrated on maps.

The third part of the thesis aims at demography of the district. In this part, the development of the population is described, mainly the number, the total increase and also decrease. It is also focused on the structure of the population in accordance with biological and economical features.

The last part of the bachelor thesis concerns car industry, mainly the car company from Mlada Boleslav, Skoda Auto. At first, the rise and the development of this company is described, after that also its influence on the demography of the Mlada Boleslav district. The influence might be told as positive because the increasing number of employees causes also increasing the total population of the ditrict.

Key words

The Mlada Boleslav district, demography, car industry, employment, Skoda auto, Central Bohemia region

Obsah

Seznam tabulek.....	8
Seznam obrázků.....	9
Seznam zkratk použitých v textu.....	9
ÚVOD.....	10
1 CHARAKTERISTIKA OKRESU MLADÁ BOLESLAV.....	11
1.1 Geografická poloha.....	11
1.2 Geomorfologická charakteristika území a reliéfu.....	12
1.3 Krajina a vodstvo.....	12
1.4 Historie.....	13
1.5 Členění okresu.....	15
1.6 Centra a doprava.....	16
1.7 Průmysl.....	18
2 ÚZEMNÍ VÝVOJ.....	19
3 OBYVATELSTVO.....	27
3.1 Demografické metody a hesla.....	27
3.2 Vývoj obyvatelstva.....	28
3.3 Struktura obyvatelstva.....	35
3.3.1 Struktura obyvatelstva dle biologických znaků.....	35
3.3.2 Struktura obyvatelstva dle ekonomických znaků.....	38
4 MLADOBOLESLAVSKÁ AUTOMOBILKA.....	40
4.1 Vznik a vývoj podniku.....	40
4.2 Vliv na demografii okresu.....	44
ZÁVĚR.....	50
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ.....	52

Seznam tabulek

Tabulka 1: Vývoj obyvatelstva Boleslavského kraje v letech 1790-1846 (Kárníková 1965, s. 341).....	29
Tabulka 2: Počet obyvatel okresu v letech 1869 - 1910 (Růžková 2006, s. 36).....	29
Tabulka 3: Vývoj počtu obyvatel ve větších městech okresu Mladá Boleslav v letech 1950-1961 (Pancová 1996, s. 48-51)	31
Tabulka 4: Počet obyvatel okresu 1961 - 1991 (Český statistický úřad 2013).....	32
Tabulka 5: Počet obyvatel v okrese 1992 až 2000 (Český statistický úřad 2013).....	32
Tabulka 6: Vývoj počtu obyvatel okresu 2001-2014 (Český statistický úřad 2015).....	34
Tabulka 7: Vybrané demografické ukazatele okresu Mladá Boleslav 2001 - 2013 (Český statistický úřad 2014).....	34
Tabulka 8: Počet obyvatel okresu Mladá Boleslav v letech 2003 a 2013 dle věkových skupin (Český statistický úřad 2013).....	36
Tabulka 9: Složky nezaměstnanosti okresu Mladá Boleslav 2003-2013 (Ministerstvo práce a sociálních věcí 2014).....	39
Tabulka 10: Meziokresní srovnání složek nezaměstnanosti ve Středočeském kraji 2013 (Český statistický úřad 2014).....	39
Tabulka 11: Počet zaměstnanců automobilky v Mladé Boleslavi v jednotlivých letech (vlastní tvorba, zdroj dat: Kožíšek 1995a, 1995b).....	43
Tabulka 12: Porovnání vývoje počtu zaměstnanců automobilky a počtu obyvatel okresu a města Ml.Boleslav 2003 - 2013 (Český statistický úřad 2014, Statistická data oddělení ZPD - Plánování HR a sociální služby Škoda auto, a.s. 2014).....	45
Tabulka 13: Dojíždka do zaměstnání do Mladé Boleslavi podle SLDB 2011 (Ministerstvo pro místní rozvoj 2014, s. 13-14).....	47
Tabulka 14: Vývoj počtu obyvatel ve věku 18-35 let v okrese Mladá Boleslav (vlastní tvorba, zdroj dat: Český statistický úřad 2014).....	48
Tabulka 15: Vzdělanostní struktura obyvatelstva okresu a města Mladá Boleslav v letech 2001 a 2011 (vlastní tvorba, zdroj dat: Český statistický úřad 2014).....	49

Seznam obrázků

Obr 1: Okresy České republiky (Český statistický úřad 2007).....	11
Obr 2: Administrativní členění okresu (Český statistický úřad 2008).....	17
Obr 3: Krajské dělení Čech v roce 1764 (Österreichisches Staatsarchiv).....	20
Obr 4: Okresní hejtmanství v českých zemích k roku 1900 (Český statistický úřad).....	21
Obr 5: Správní členění Protektorátu Čechy a Morava k 1.11.1942 (Landesvermessungsamt Böhmen und Mähren 1942).....	23
Obr 6: Územní členění v Čechách v roce 1950 (Český statistický úřad).....	24
Obr 7: Okres v roce 1960 (Oblastní ústav geodézie a kartografie v Praze 1960).....	25
Obr 8: Změna hranice okresu od 1. 1. 2007 (Český statistický úřad 2007).....	26
Obr 9: Věková pyramida okresu v roce 2003 (Český statistický úřad 2004).....	37
Obr 10: Věková pyramida okresu v roce 2013 (Český statistický úřad 2014).....	37
Obr 11: Stav zaměstnanců Škoda auto a.s. 1991 - 2013 (Statistická data oddělení ZPD - Plánování HR a sociální služby Škoda auto, a.s. 2014).....	43

Seznam zkratek použitých v textu

apod.-	a podobně
a.s.-	akciová společnost
km ² -	kilometr čtvereční
k. s.-	komanditní společnost
L & K-	Laurin & Klement
m-	metr
m n.m.-	metr nad mořem
m ² -	metr čtvereční
MŠMT-	Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy
ŘSD-	Ředitelství silnic a dálnic
SLDB-	Sčítání lidu, domů a bytů
SŽDC-	Správa železniční dopravní cesty
s.-	strana
s. r. o.-	společnost s ručením omezeným
tzv.-	takzvaný

ÚVOD

Cílem této bakalářské práce je sestavit souhrnný přehled o okrese Mladá Boleslav, především o jeho populaci, a dalším cílem je také vytvořit přehled o vlivu automobilového průmyslu na tento okres, a opět hlavně na jeho obyvatelstvo.

V rámci počáteční obecné fyzickogeografické, sociogeografické a historické charakteristiky okrese Mladá Boleslav se pracuje nejen se základní literaturou, ale také se statistickými daty Českého statistického úřadu.

Teritoriální změny území Mladoboleslavska jsou v práci popsány již od středověku, a později, od oficiálního vzniku krajů, posléze i okresů od roku 1850, jsou změny hranic území nejen popsány slovně, ale také znázorněny na mapách. Tyto mapy byly získány především díky Státnímu okresnímu archivu v Mladé Boleslavi a díky archivu Českého statistického úřadu.

Obyvatelstvo okrese je v práci sledováno z hlediska historického vývoje až po jeho současnou strukturu. Vývoj obyvatelstva se opírá o předešlý územní vývoj okrese a mimo celkového počtu obyvatel je pozorován také přirozený přírůstek osob a přírůstek stěhování za posledních patnáct let. Struktura populace okrese je zkoumána dle biologických znaků, tedy podle pohlaví a věku, a dle ekonomických znaků, které jsou v této práci zaměřeny na složku nezaměstnanosti, především na podíl nezaměstnaných osob a počet uchazečů na jedno volné pracovní místo. Tato část práce byla opět vypracována, mimo použití základní literatury, také díky statistickým datům získaných od Českého statistického úřadu a Ministerstva práce a sociálních věcí.

Je jednoznačné, že největší vliv na okres a jeho populaci bude mít z celého automobilového průmyslu v území podnik Škoda auto, a.s. Poslední část bakalářské práce se tedy věnuje nejprve vzniku a vývoji této společnosti a dále také jejímu vlivu na obyvatelstvo Mladoboleslavska. V této části práce je porovnáván vývoj počtu zaměstnanců s počtem obyvatel jak celého okrese, tak i jeho centra, města Mladá Boleslav. Srovnáním prošel i přírůstek či úbytek stěhování v závislosti na změně počtu zaměstnanců automobilky. Sledována je také vzdělanostní struktura obyvatelstva, jeho věkové složení, dojíždka pracovníků do okrese a další faktory, které mohl automobilový průmysl v okrese Mladá Boleslav nějakým způsobem ovlivnit.

1 CHARAKTERISTIKA OKRESU MLADÁ BOLESLAV

1.1 Geografická poloha

Okres Mladá Boleslav se rozkládá v severní části Středočeského kraje. Má protáhlý tvar ve směru od severu k jihu, kdy v jižní části téměř zasahuje až k řece Labi. Na západě, jihu a jihovýchodě hraničí tento okres v rámci Středočeského kraje s okresy Mělník, Praha - východ a Nymburk, na východě s Královéhradeckým krajem a okresem Jičín a na severovýchodě, severu a severozápadě hraničí s krajem Libereckým a okresy Semily, Liberec a Česká Lípa.

Kraje a okresy ČR k 1. 1. 2007



Obr 1: Okresy České republiky (Český statistický úřad 2007)

Rozloha okresu Mladá Boleslav činí 1 023 km² a zabírá 9,3% území celého Středočeského kraje, čímž je třetí největší rozlohou mezi dvanácti okresy v tomto kraji. V rámci celé České republiky je průměrná rozloha okresů 1 031 km² a Mladoboleslavsko se tedy řadí mezi lehce podprůměrně až průměrně velké okresy. Z celkového počtu 76 okresů je tento okres, co se týče rozlohy, přesně v polovině, tudíž na pomyslném 38. místě. (Český statistický úřad 2013)

1.2 Geomorfologická charakteristika území a reliéfu

Mladoboleslavsko se nachází v provincii Česká Vysočina, v soustavě Česká tabule, v podsoustavách Severočeská tabule a Středočeská tabule a v celcích Jičínská pahorkatina a Jizerská tabule. V Jičínské pahorkatině zabírá území okresu podcelek Turnovská pahorkatina a do celku Jizerské tabule se řadí Středojizerská tabule a Dolnojizerská tabule. Turnovská pahorkatina, se střední výškou 297,9 m, je tvořena z pískovců, jílovců a písčitých slínovců. Základními formami reliéfu jsou kuesty, hřbety, tabulové plošiny, brázdy a kotliny. Středojizerská tabule je členitá pahorkatina převážně na pravém břehu Jizery, složená hlavně z vápnitých a slinitých pískovců. Střední výška tabule činí 289 m a její výškově jednotný plošinný povrch je z velké části zakrytý sprašemi. Dolnojizerská tabule se skládá převážně z pískovců a slínovců, na západě se vyskytují výrazné údolní zářezy a na východě a jihovýchodě se objevuje reliéf říčních teras. Její střední výška je 235,9 m. (Demek 1987, s. 165, 481, 521)

Co se týče reliéfu, tak jižní část území je poměrně rovinatá, naproti tomu severní část je o poznání členitější. V jižní části se nachází nejnižší bod okresu, jímž je koryto řeky Jizery u obce Sojovice ve výšce 170 m n. m., pár kilometrů před jejím ústím do Labe. V severní části převládají nízké pahorkatiny, které jsou hlavně součástí CHKO Český Ráj, a nalézá se zde také nejvyšší bod Mladoboleslavska - vrch Mužský s nadmořskou výškou 463 m. (Demek, aj. 2006, s. 44-45, 123, 306, 423, 463)

1.3 Krajina a vodstvo

Z celkové rozlohy 1 023 km² zabírá 63% zemědělská půda, která je tvořena z převážné části ornou půdou (87%), ale také loukami, pastvinami, ovocnými sady, zahradami či chmelnicemi. Lesy tvoří 26% území a zbylých 11% rozlohy se skládá z ostatních ploch, jako jsou například zastavěné plochy a nádvoří, vodní plochy, apod. Přírodní podmínky jsou vhodné pro intenzivní zemědělskou výrobu, a krajina okresu je tedy výrazně zemědělsky využívána. (Český statistický úřad 2013)

Území spadá do povodí Labe. Přímo městem Mladá Boleslav protéká od severu k jihu řeka Jizera, která je největším tokem okresu. Řeka Jizera má v daném území jen několik menších přítoků, jsou jimi například Klenice, Kněžmostka, Mohelka, Zábrdka

či Žehrovka, přičemž pramen přímo v okrese mají pouze říčky Klenice a Kněžmostka. Jezero se zde žádné nenachází, rybníků jen poskromnu a většina z nich slouží k rekreačním účelům. Největší z rybníků je Komárovský s plochou 54 hektarů, který slouží ke koupání a také k chovu ryb a rybník Žabakor s plochou 45 hektarů, který je pouze rybochovný. (Vlček 1984, s. 127-129, 136, 139, 180, 305, 313)

1.4 Historie

Nejstarší nálezy a poznatky o osídlení území sahají až do starší doby kamenné, kdy lovce této doby lákala hlavně severní a jihozápadní část území. Již právě pravěký vývoj, ale také naši slovanští předkové z 2. - 6. století našeho letopočtu, mají výrazný podíl na dotváření obrazu mladoboleslavské krajiny. Kvůli jejich způsobu hospodaření, zemědělství, rolnictví i řemeslnictví výrazně ubývalo lesů, a to až do doby, kdy byla zavedena záměrná a kultivovaná ochrana lesů. Slované také začínali stavět opevněná hradiště v okolí řeky Jizery, jichž se dochovalo na území Mladoboleslavska hned několik, například Poráň, Mužský, Chlum či Klamorna. I přes slovanské osídlení okresu a jejich výstavby hradišť, byla hustota osídlení velmi nízká a už oproti středověku a také hlavně oproti dnešku dokonce nepatrná až mizivá. (Trtílek 1974, s. 7-13)

Dalším důležitým milníkem byl vznik knížecího hradu. Když kníže Boleslav II. vyhrál roku 973 bitvu křesťanů proti pohanům, dal postavit na oslavu hrad nedaleko od místa, kde vítězství dosáhl. To místo bylo na vršku nad řekou Jizerou a hrad kníže nazval právě Mladá Boleslav. Kolem tohoto hradu, který byl několikrát vyrabován a dokonce i téměř zbourán či vypálen, se po další staletí vyvíjelo město, které nese tento název dodnes. (Kezelius Bydžovský 1935, s. 17-20)

Základní síť osídlení byla vytvořena již ve 12. století, kdy byly osídleny příhodné prostory podél toku řeky Jizery, Klenice, Vlkavy a také Skalského či Košáteckého potoka. 13. století souviselo s prvním větším rozvojem a vznikem vsí a měst. V první řadě to bylo město Mladá Boleslav, kde se vyvinulo první sídliště městského typu, a to v podhradí mladoboleslavského hradu podél toku Klenice, dále také Mnichovo Hradiště, Bělá či Klášter Hradiště. Ve 14. století se území začalo rozdělovat mezi jednotlivé feudální vlastníky, s vesnicemi a městy ve své naprosté většině dodnes existujícími. Po dalším velkém rozvoji měst v 15. a v 16. století přichází naopak těžší období pro území Mladoboleslavska. Třicetiletá válka v 17. století měla negativní

dopad na celé Pojizeří, jak se v té době sledované území nazývalo. Neexistovala ves či město, které by nebylo nijak dotčeno bitvami, rabováním vojáků, konfiskací majetku a dalšími neblahými důsledky, které s sebou válka nesla. Některé vesnice byly dokonce zcela zničeny a úplně zanikly. Hrad v Mladé Boleslavi byl na příkaz měšťanů také z části zbourán, aby nemohl být armádami přeměněn na vojenskou pevnost a nepřítáhl tím do města další nelítostné bitvy. (Waldhauser 1997, s. 58-92)

Vláda Marie Terezie v 18. století je na Mladoboleslavsku spojena nejen s dalšími válečnými útrapami, ale také s četnými reformami, které probíhaly nejenom ve vzdělávacím systému, v církvi či v soudnictví, ale například i v oblasti státní správy, přesněji v krajském zřízení. Doba národního obrození v první polovině 19. století byla i zde prosazováním českého národa a bojem za něj. Příkladem tomu je zavedení výuky češtiny na piaristickém gymnáziu v Mladé Boleslavi, které bylo prvním gymnáziem v okrese. 19. století je dále hlavně spojeno s hospodářským rozvojem. V té době byl ještě stále nejsilnějším průmyslovým odvětvím textilní průmysl, který se vyvíjel již od konce 18. století a na Mladoboleslavsku patřil k nejdůležitějším zdrojům obživy. Důležité tkalcovny látek, barvírny a přádelny bavlny, které do kraje zavedla významná podnikatelská rodina Leitenbergů, vznikaly nejen v Mladé Boleslavi, ale také v Kosmonosích, Josefově Dole či v Bakově. Mimo textilního průmyslu se mocně rozvíjel také průmysl potravinářský. Především cukrovarnictví bylo velice prosperující, a tak kromě největšího, dodnes fungujícího cukrovaru v Dobrovicích, který byl jedním z prvních podniků svého druhu na našem území, vznikly v okrese cukrovary také v Benátkách, Brodcích, Čejetičkách, Dolním Cetně, Mnichově Hradišti a ve Vlkavě, čímž se vyvinula velmi významná síť cukrovarů. Velký význam v hospodářství měly, a dodnes mají, také pivovary v Klášteře Hradišti a v Podkování. Asi nejvýznamnější událostí 19. století bylo ovšem zřízení dílny na opravu a výrobu jízdních kol společníky Václavem Laurinem a Václavem Klementem, čímž dali základ jednomu z největších strojírenských podniků na českém území. (Knob 1979, s. 101-105; Waldhauser 1997, s. 102-126)

Na počátku první světové války se do Mladé Boleslavi sjelo třináct tisíc mobilizovaných vojáků, kteří narukovali s nechutí a nevolí. Mladoboleslavská se ale naštěstí válka nedotkla přímo nějakými boji, nýbrž tím, že se zde zakládal nespočet lazaretů či zajateckých táborů, které sídlily v sokolovnách, školách, zámcích apod. Válka celkově zhoršila úroveň civilního obyvatelstva, vše se ovšem po konci války a vzniku Československé republiky začalo pomalu obracet k lepšímu. V meziválečném

období se okres značně vyvíjel v oblasti průmyslu, stavebnictví, zdravotnictví, školství nebo také v oblasti kultury a sportu, s výjimkou hospodářské krize na počátku třicátých let, která se dotkla především textilní výroby, kdy zde zaniklo několik textilek a továren na obuv. Za dob okupace a po začátku druhé světové války počaly ekonomické problémy, které se postupem let stupňovaly. Vznikaly zásobovací potíže, kdy lidé častokrát celé dny i týdny postrádali základní životní potřeby. Mimo rasového a národnostního útisku byl také vyhlášen zákaz veřejných akcí, aby bylo zamezeno nebezpečí shromáždění většího počtu osob, a tím pádem i nebezpečí jakéhokoliv odporu. Když 8. května 1945 konečně opustilo Mladou Boleslav nenáviděné gestapo, přišel o den později neočekávaný ničivý nálet, který měl útočit na ustupující německé jednotky. Bohužel ale nálet znamenal pouze zničení mnoha domů, části automobilky, a hlavně také zbytečnou ztrátu několika desítek dalších lidských životů. Poválečný vývoj charakterizovala snaha o odstranění důsledků války. Samozřejmě se i Mladoboleslavská dotýkal všudypřítomný komunistický dohled a kontrola a také znárodnování a zákaz soukromého vlastnictví. To vše trvalo až do roku 1989, kdy odešla okupační armáda a začala se obnovovat struktura řady drobných živností, podniků a služeb a celkově privatizace pomohla k opětovnému rozvoji okresu. Mladoboleslavská automobilka se začala po těchto letech nejvíce rozvíjet ve spolupráci s koncernem Volkswagen v jeden z největších strojírenských podniků v zemi. (Waldhauser 1997, s. 127-154)

1.5 Členění okresu

Okres se člení na dva správní obvody obcí s rozšířenou působností, jimiž jsou Mladá Boleslav a Mnichovo Hradiště. Dále se v okresu nachází správní obvody čtyř obcí s pověřeným obecním úřadem, kam, mimo již zmíněných dvou obcí s rozšířenou působností, patří také obce Benátky nad Jizerou a Bělá pod Bezdězem. Celkem se v okresu nachází přesně 120 obcí, z toho má osm obcí statut města a pět obcí statut městyse. Mezi města se řadí Bakov nad Jizerou, Benátky nad Jizerou, Bělá pod Bezdězem, Dobrovice, Dolní Bousov, Kosmonosy, Mnichovo Hradiště a konečně Mladá Boleslav, která je tedy i centrem celého okresu. Městyse v okresu jsou Bezno, Brodce, Březno, Chotětov a Sovínky. (Český statistický úřad 2013)

1.6 Centra a doprava

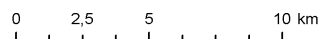
Sídlem okresu a zároveň největším centrem je samozřejmě statutární město Mladá Boleslav s počtem obyvatel 44 272. Nachází se zde mnoho důležitých institucí, nejvýznamnější z nich je Okresní soud v Mladé Boleslavi. Město je bohaté i na školství, mimo dvanácti základních škol, dvou gymnázií a osmi středních škol a učilišť, je zde také Vysoká škola Škoda Auto (MŠMT 2014/2015, Rejstřík škol a školských zařízení). Ve městě sídlí hlavní závod Škoda Auto, a.s., který je největším, nejvýznamnějším a nejvíce prosperujícím podnikem jak ve městě, tak i minimálně v celém okrese, k němuž právě jmenovaná vysoká škola patří. Díky tomuto obřimu koncernu Škoda - Volkswagen, a díky dalším podnikům, které s mladoboleslavskou automobilkou vytvářejí důležitou průmyslovou síť a základnu, je Mladá Boleslav poměrně významnou dopravní křižovatkou, a to jak silniční, tak i železniční. Nejdůležitějšími silničními tahy, které městem procházejí, jsou rychlostní silnice R10 mezi Prahou a Turnovem, silnice první třídy I/16 mezi Jičínem a Slaným a I/38 mezi Kolínem a Jestřebím (ŘSD 2012, Silniční a dálniční síť). Hlavní železniční tahy vedou do Mladé Boleslavi podobně, a to z Prahy, Turnova, Mělníka, Rumburku a České Lípy, Kolína a Nymburka, Dolního Bousova a ze Staré Paky (SŽDC 2014, Železniční tranzitní koridory). Mladá Boleslav je častým cílem turistů, ročně jich město navštíví na tisíce. Drtivá většina těchto turistů, v nemalé míře ze zahraničí, navštěvuje město kvůli prohlídce mladoboleslavské automobilky, kdy se konají exkurze přímo do výrobních míst závodu, ale také do zdejšího muzea Škoda auto. Za rok 2014 navštívilo expozici Škoda auto muzea rekordních 185 409 osob. „Nejvíce zahraničních turistů sem přijíždí z Německa a Dánska. Nechybějí zde ale ani návštěvníci například z Číny, Austrálie nebo USA.“ (Oficiální web statutárního města Mladá Boleslav 2015)

Druhým nejlidnatějším centrem okresu je město Mnichovo Hradiště, které čítá 8 433 obyvatel. Kolem tohoto města vede také rychlostní silnice R10 a důležitý železniční tah mezi Prahou a Turnovem. Třetím největším městem jsou Benátky nad Jizerou s 7 360 obyvateli a posledním městem v okrese, která má přes 5 000 obyvatel, je Bakov nad Jizerou (5 071 obyvatel). V těsné blízkosti těchto dvou měst také vede intenzivně využívaná silniční tepna R10 mezi Prahou a Turnovem. Zatímco Benátkami nad Jizerou neprochází žádná železniční trať, Bakov nad Jizerou je významnou křižovatkou železničních tratí mezi Prahou, Turnovem, Českou Lípou a

Kopidlnem. Těsně pod pět tisíc obyvatel má město Bělá pod Bezdězem (4 862 obyvatel), které leží na hlavním silničním tahu mezi Mladou Boleslaví a Českou Lípou, a město Kosmonosy s počtem obyvatel 4 886, které je v podstatě stavebně rostlé se soudním městem Mladá Boleslav. (Český statistický úřad 2013)

ADMINISTRATIVNÍ ROZDĚLENÍ OKRESU MLADÁ BOESLAV - STAV K 1.1.2008

Počet obyvatel v obci



NÁZEV MĚSTA

Název městyse

Název ostatních obcí



Obr 2: Administrativní členění okresu Mladá Boleslav (Český statistický úřad 2008)

1.7 Průmysl

Průmysl je rozhodující složkou ekonomiky okresu Mladá Boleslav. V minulosti byl hospodářský vývoj určován z velké části zeměpisnou polohou. Na severu území byl dostatek pracovních sil a hojný a levný příjem vody, což dávalo základ k rozvoji textilního, papírenského a kovodělného průmyslu, zatímco jih území byl zpočátku ryze zemědělskou oblastí. Postupem času se okres přeměnil v důležitou průmyslovou oblast republiky. Ekonomika Mladoboleslavska stojí na vysoké úrovni a to je bezpochyby dáno strojírenskou výrobou, která se z drtivé většiny skládá z automobilového průmyslu. Do automobilového průmyslu v okrese, mimo hlavního závodu na výrobu osobních automobilů Škoda Auto a.s. v Mladé Boleslavi, patří také výroba akumulátorů společnosti Akuma, a.s. nebo výroba dalších komponentů a dílů pro interiéry či exteriéry automobilů, čímž se zabývají velké podniky jako například Faurecia Interior Systems Bohemia, s. r. o. nebo Johnson Controls automobilové součástky, k. s., sídlící přímo v Mladé Boleslavi nebo v jejím blízkém okolí. Sídlí zde také mnoho dalších menších firem, které se v tomto průmyslu pohybují a spolupracují s hlavní automobilkou. Nejvíce se tedy automobilový průmysl soustřeďuje ve městě Mladá Boleslav a v nejbližším okolí. Dalšími středisky, kam se soustřeďuje průmyslová výroba, hlavně tedy textilní, papírenská, stavební či výroba brusných a dalších nástrojů, jsou Benátky nad Jizerou, Bělá pod Bezdězem a Mnichovo Hradiště.

2 ÚZEMNÍ VÝVOJ

Je jednoznačné, že Mladoboleslavsko nemělo v minulosti tutéž územní rozlohu jako v současnosti. Plocha současného okresu, který oficiálně jako okres existuje až od roku 1850, se měnila hlavně v souvislosti s administrativními změnami. Před rokem 1850 je možno sledovat pouze vývoj boleslavského kraje či vývoj osídlení v daném území. Sledované území prošlo tedy několika teritoriálními změnami.

Již v historických dobách, kdy ještě neexistovala žádná administrativní vymezení oblastí, se lidé ve sledovaném území usazovali především podél toku Jizery. Právě řeka tvořila přirozenou páteř osídlení, ať už jako komunikační spojnice nebo jako předpoklad zemědělství. První přesnější vymezení oblasti s pevně danými hranicemi nalezneme již ve středověku. Ve 2. polovině 13. století dal Přemysl Otakar II. vzniknout patnácti krajům, kdy jedním z nich byl i kraj Boleslavský. V té době se kraje na žádné menší celky, jako jsou například okresy, nedělily. Boleslavský kraj byl v těchto dobách rozsáhlým územím, kdy na jihu byl ohraničen řekou Labe u města Nymburk, a na severu sahal až k zemské hranici s Horní Lužnicí. V takovéto podobě existoval tento kraj až do roku 1714, kdy došlo k redukci na 12 krajů, a už takto velice rozlehlý Boleslavský kraj se dokonce ještě rozrostl o část brandýského panství. Reformou z roku 1751 stanovila Marie Terezie pravidlo, že krajské úřady musí sídlit a úřadovat v krajském městě, jak tomu doposud nebylo, a hlavně také rozdělila českou zemi na 16 krajů. Jedním z nich byl opět i kraj Mladoboleslavský neboli v té době „Jung Bunzlauer Kreis“, který pochopitelně, kvůli zvýšení počtu krajů, o malou část svého území přišel a zmenšil tak svou celkovou rozlohu. Na obrázku 2 lze na vojenské mapě z roku 1764 vidět toto dělení krajů v Čechách s vyznačeným krajem Mladoboleslavským. (Zlámal 1941, s. 8-22; Waldhauser 1997)

Krajské dělení Čech v roce 1764



Obr 3: Krajské dělení Čech v roce 1764 (Österreichisches Staatsarchiv)

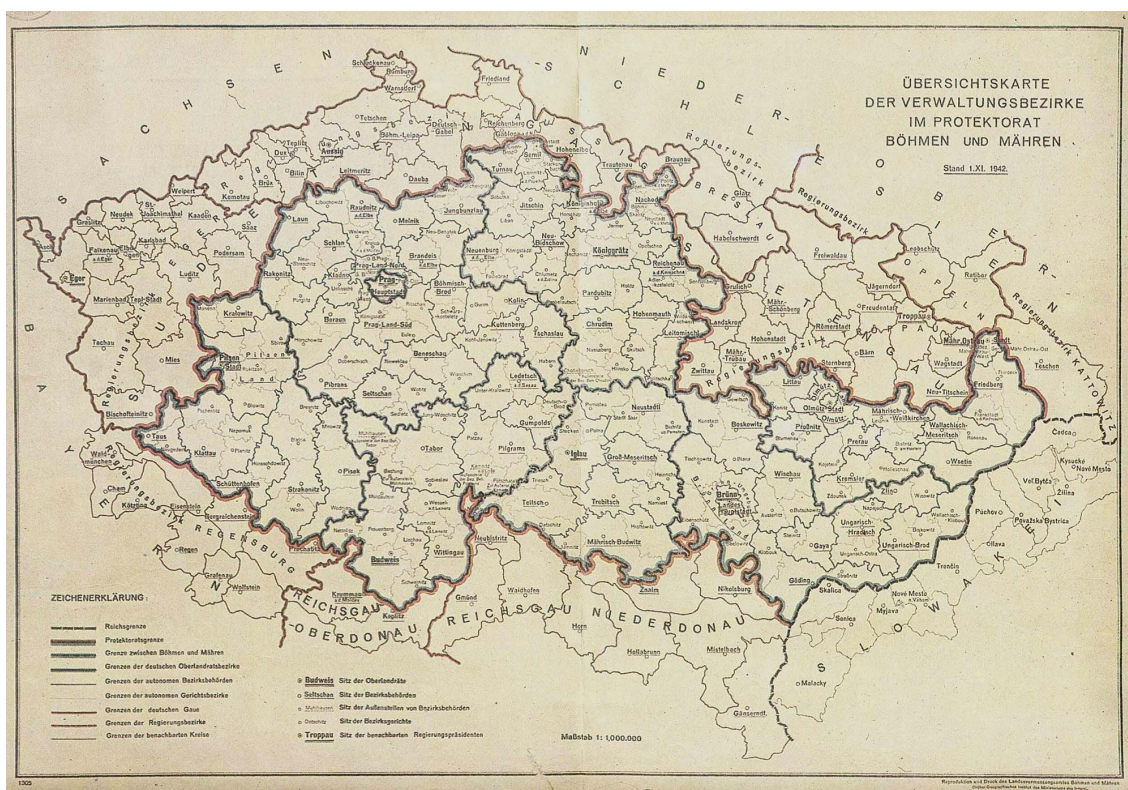
Důležitým letopočtem byl rok 1850, kdy byly české země zcela nově rozděleny na sedm krajů a sedmdesát devět okresních hejtmanství. Vzniklo politické a soudní okresní hejtmanství Mladá Boleslav, které patřilo do celku kraje Jičín, jelikož kraj Mladoboleslavský na čas zanikl. Mimo Mladoboleslavského okresního hejtmanství vznikla také okresní hejtmanství Bělá pod Bezdězem, Nové Benátky a Mnichovo Hradiště, které stály na území nynějšího okresu Mladá Boleslav. Toto rozdělení bylo po pěti letech, tedy v roce 1855, opět změněno, jelikož došlo ke sloučení správních a soudních okresů. V Čechách byl počet krajů zvýšen na třináct, a tím byl i obnoven kraj Mladoboleslavský, v němž byl ale jak okres Mladá Boleslav, tak i okresy Bělá pod Bezdězem, Mnichovo Hradiště a Nové Benátky zachovány. Celkově se ovšem původní kraj Boleslavský rozlohou zmenšil. Na severu sice stále zasahoval až na současné Liberecko, ale v jižní části přišel o město Nymburk a celou jižní až jihozápadní část při Labi. Toto rozdělení třinácti českých krajů opět netrvalo příliš dlouho, protože roku 1862 bylo krajské zřízení zrušeno a české země se již členily pouze na okresy. Území okresu zůstalo nezměněné, včetně jeho sídla ve městě Mladá Boleslav až do roku 1868, kdy došlo k definitivnímu oddělení správních okresů od soudnických. Okres Bělá pod Bezdězem byl zrušen a jeho území přešlo pod správní

okresní hejtmanskví Mnichovo Hradiště a také okres Nové Benátky se začlenil do okresního hejtmanskví Mladá Boleslav, čímž se jeho rozloha poměrně zvětšila. (Vaněk 1878, s. 9-11; Waldhauser 1997)



Obr 4: Okresní hejtmanskví v českých zemích k roku 1900 (Český statistický úřad)

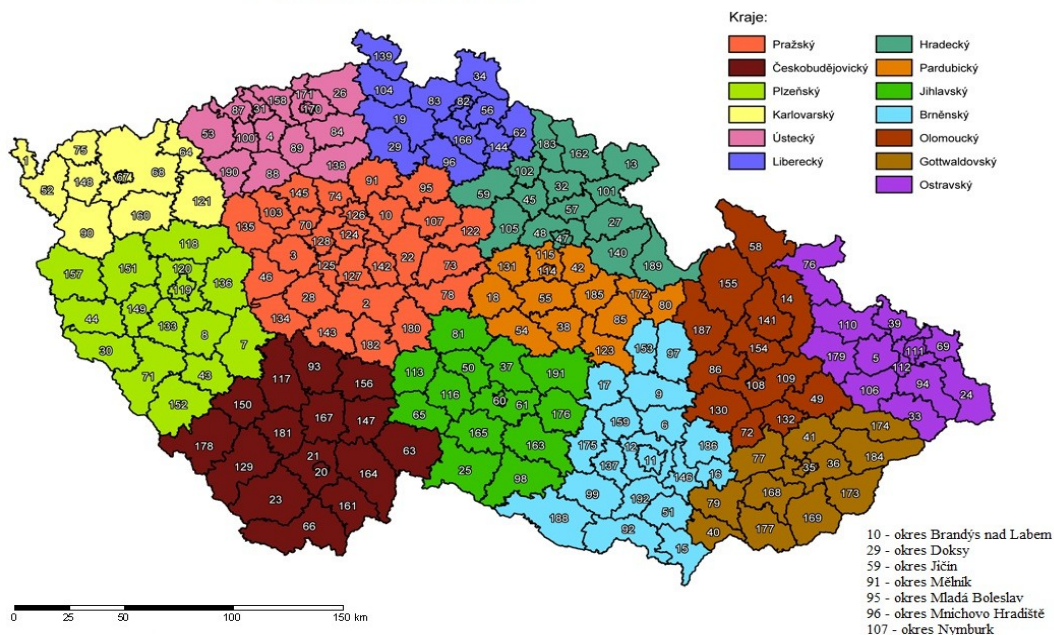
Po první světové válce a po vzniku Československa se jednalo o novém územním členění, kdy vláda státu chtěla zavést zřízení tzv. župních úřadů. Bylo navrženo celkem patnáct žup v zemích českých a mezi nimi i župa Mladá Boleslav. U návrhů ovšem také pouze zůstalo, protože toto členění nakonec vůbec nevstoupilo v platnost a neoficiální župy se využily pouze při třídění výsledků sčítání lidu v roce 1921. Jestliže tedy první světová válka rozlohu okresu a celkově administrativní členění českých zemí v podstatě neovlivnila, o druhé světové válce se to říci nedá. V roce 1939 byl Protektorát Čechy a Morava rozčleněn na devatenáct tzv. oberlandratů, neboli vrchních zemských rad, kdy se jich dvanáct nacházelo v Čechách a sedm na Moravě. I nadále existoval politický okres Mladá Boleslav, který se řadil do oberlandratu Jičín. Po další reformě roku 1942 byl snížen počet oberlandratů na sedm a Mladoboleslavsko nyní patřilo pod oberlandrat Praha. Téhož roku byl také začleněn politický okres Mnichovo Hradiště, kam od roku 1868 patřil také okres Bělá pod Bezdězem, do okresu Mladá Boleslav a dále tyto dva okresy fungovaly pouze jako okresy soudní. Ovšem okres Nové Benátky se opět od boleslavského okresu oddělil, protože byl přiřazen k politickému okresu Brandýs, a tak se rozloha správního okresu Mladá Boleslav zase o tolik nenavýšila. Na obrázku 5 lze na mapě správního rozdělení protektorátu Čechy a Morava tyto skutečnosti pozorovat. Jak hranice oberlandratu Praha a hranice politického okresu Mladá Boleslav (Jungbunzlau), tak i hranice okresů soudních, především Bělá pod Bezdězem, Mnichovo Hradiště a Nové Benátky. (Pavlík 1986, s. 72-75, 563-566)



Obr 5: Správní členění Protektorátu Čechy a Morava k 1.11.1942 (Landesvermessungsamt Böhmen und Mähren 1942)

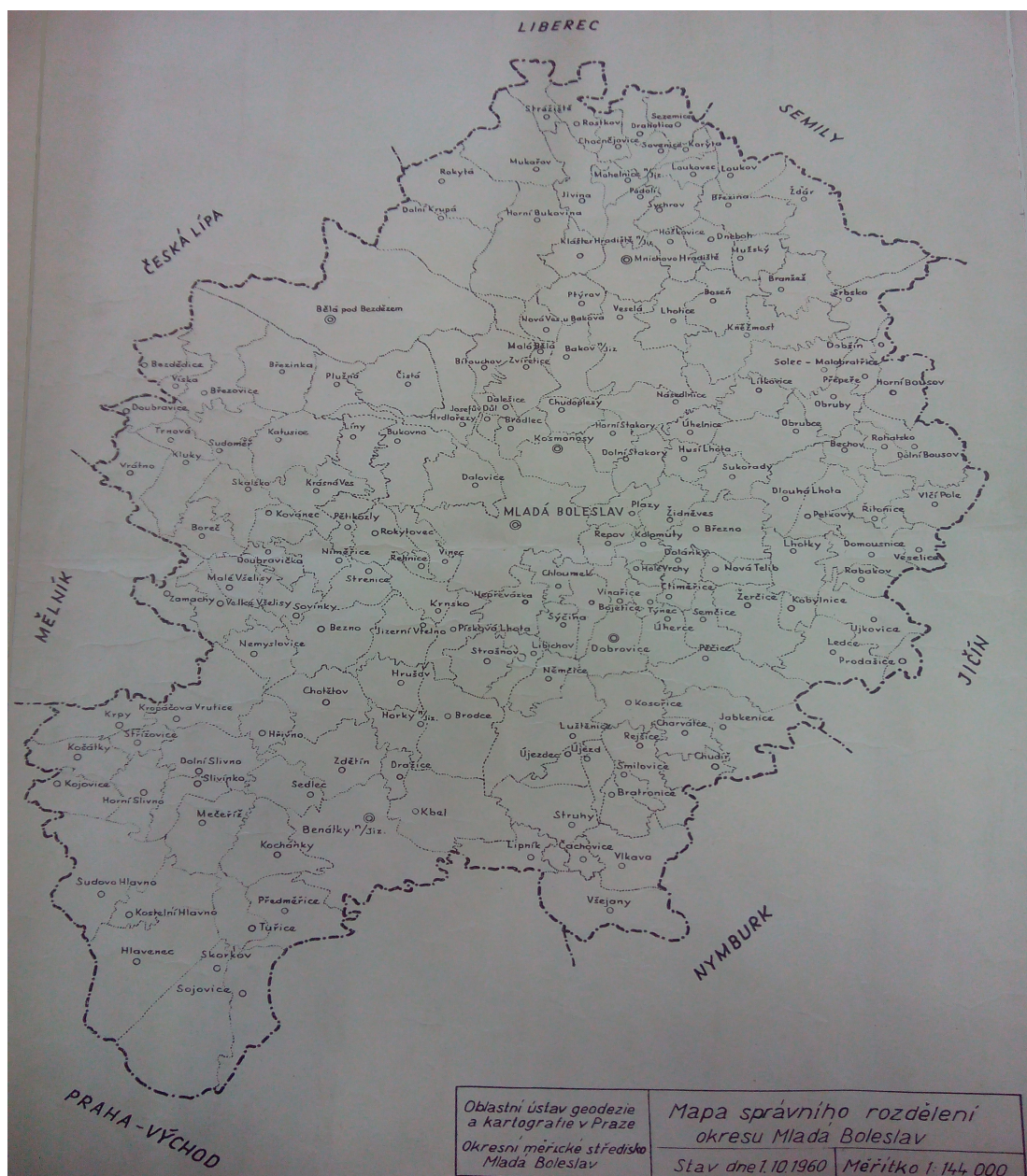
Po osvobození a po konci druhé světové války, tedy v roce 1945, bylo obnoveno zřízení, kdy se Čechy dělily pouze na okresy, v jejichž čele stály tzv. zemské národní výbory a došlo opět k výrazným změnám. Znovu vznikl správní okres Mnichovo Hradiště, který se opět od Mladoboleslavska odtrhl společně se soudním okresem Bělá pod Bezdězem a ke správnímu okresu Mladá Boleslav znovu patřil i soudní okres, již s novým názvem, Benátky nad Jizerou. Toto správní členění ovšem vydrželo jen necelé čtyři roky. Velice významný pro územní členění byl tedy dále rok 1949, kdy se Československá republika vrátila ke krajskému zřízení. Od 1. 1. 1949 vešel v platnost zákon o krajském zřízení a vznikly nově koncipované kraje, kdy v čele každého z nich stál krajský národní výbor. Na území dnešní České republiky jich bylo čtrnáct, včetně hlavního města Prahy taktéž s postavením kraje. Kolem kraje Praha, jakožto hlavního města, se rozprostíral kraj Pražský, který obsahoval dvacet šest okresů, a jedním z nich byl právě i okres Mladá Boleslav, který zůstal nezměněn. Změnou prošel pouze okres Mnichovo Hradiště, který byl přesunut do Libereckého kraje, a území bývalého soudního okresu Bělá pod Bezdězem bylo začleněno do okresu Doksy. Toto členění platilo až do další správní reformy v roce 1960. (Vládní nařízení č. 3/1949 Sb., příloha k § 15 vl. nař. č. 3/1949 Sb.)

Územní členění Čech v roce 1950



Obr 6: Územní členění v Čechách v roce 1950 (Český statistický úřad)

Roku 1960 proběhla tedy další územní úprava. Dne 11. dubna byl vyhlášen zákon č. 36/1960 Sb., o územním členění státu. Na území Čech, Moravy a Slezska vzniklo osm nových krajů, opět včetně kraje Hlavní město Praha. Mladoboleslavsko patřilo do nově vzniklého Středočeského kraje. Okresy prošly také výraznou změnou a segregací, jelikož se rušily menší okresy na úkor těch větších. Již zmíněný správní okres Mnichovo Hradiště a také území bývalého soudního okresu Bělá pod Bezdězem byly tedy z Libereckého kraje v tomto roce přesunuty do kraje Středočeského a začleněny do okresu Mladá Boleslav, který tím výrazně zvětšil svou rozlohu a získal svou téměř současnou podobu. (Zákon č. 36/1960 Sb., §3-4)



Obr 7: Okres Mladá Boleslav v roce 1960 (Oblastní ústav geodézie a kartografie v Praze 1960)

V roce 2000 vzniklo v České republice, na základě ústavního zákona č. 347/1997 Sb., schváleného již v roce 1997, čtrnáct samosprávných krajů jakožto vyšších územních samosprávních celků, to ovšem území okresu nijak neovlivnilo a Mladoboleslavsko stále spadá pod kraj Středočeský. Pouze byly zrušeny okresní shromáždění a koncem roku 2002 i okresní úřady a jejich kompetence a působnost se rozdělila mezi kraje a obce s rozšířenou působností. Od roku 1960 měl tedy okres Mladá Boleslav nezměněnou podobu a rozlohu až do 31. 12. 2006. Od 1. 1. 2007 vešla totiž v platnost vyhláška č. 513/2006 Sb., o změně okresní příslušnosti. Okresní

3 OBYVATELSTVO

3.1 Demografické metody a hesla

První demografickou metodou je demografická statistika, což je oblast statistiky zahrnující zpracování nebo sběr demografických dat. Zahrnuje zjišťování údajů o obyvatelstvu prostřednictvím sčítání lidu, registrace či jednorázového výzkumu. Další demografická metoda užitá v práci se nazývá demografická analýza. Jedná se o rozbor jednotlivých složek demografické reprodukce, tzn. v této práci hlavně úmrtnosti a porodnosti, jinak také potratovosti, sňatečnosti a rozvodovosti. Demografická reprodukce znamená přirozenou obnovu populace s vyloučením migrace, tudíž se bere v potaz pouze rození a vymírání. Rozdíl mezi počtem živě narozených a zemřelých v určitém časovém úseku se nazývá buď jako přirozený přírůstek, nebo jako přirozený úbytek. Demografická struktura je další demografickou metodou a v širším slova smyslu jde o skladbu obyvatelstva podle všech jeho zjišťovaných charakteristik. V běžnějším a v užším pojetí, jde o složení obyvatelstva podle pohlaví a věku, což jsou dva nejdůležitější biosociální znaky populace. V tomto případě se poté jedná o proporcionalitu mužů a žen a hlavně o proporcionalitu jednotlivých, různě vymezených věkových skupin zkoumané populace. S tím velmi úzce souvisí věková pyramida, tedy grafické uspořádání věkové struktury dané populace k určitému datu.

Důležitým demografickým heslem je obyvatelstvo. Obyvatelstvo je soubor lidí žijících na určitém území, v tomto případě v okrese Mladá Boleslav. Někdy se může překrývat s vymezením pojmu populace, ale zpravidla se obyvatelstvo může skládat z různých populací. Další důležitá demografická hesla jsou porodnost a úmrtnost. Porodnost neboli fertilita udává rození dětí jako hromadný jev vztahovaný k určitému obyvatelstvu či populaci a zásadně ovlivňuje populační vývoj určitého územního celku, stejně tak jako úmrtnost neboli mortalita. Prostorové přemísťování osob přes, zpravidla administrativní, hranice se nazývá migrace. Migrace, neboli česky stěhování, je spojená se změnou místa bydliště, ať už na krátkou dobu či natrvalo. Existují dva směry migračního pohybu. Emigrace znamená přestěhování z daného území a imigrace znamená opak, tedy nastěhování do daného území. Rozdíl mezi počtem vystěhovalých osob z okresu a počtem přistěhovalých osob do okresu v určitém časovém úseku se

nazývá buď jako přírůstek stěhováním, nebo jako úbytek stěhováním. Vypovídací hodnota se bohužel kvůli klesající ochotě obyvatelstva vyplňovat statistické výkazy o stěhování postupně snižuje. Všechna tato demografická hesla jako porodnost, úmrtnost, emigrace, imigrace apod. spadají do skupiny demografický ukazatelů, které jsou získané či odvozené z evidence demografických událostí, což jsou významné životní události (právě především narození a úmrtí), které jako hromadné jevy vytvářejí průběh demografické reprodukce. (Kalibová 2009, s. 26-33, 46-49, 66-68, 80, 98-100, 130, 136-138)

3.2 Vývoj obyvatelstva

Vývoj obyvatelstva okresu Mladá Boleslav lze nejlépe sledovat od jeho oficiálního úředního založení, tedy od roku 1850. Sčítání lidu probíhalo již dříve, ovšem tyto údaje nejsou přímo k okresu, nýbrž k původnímu Boleslavskému kraji.

Roku 1746 čítaly celé Čechy 1 939 518 obyvatel a v té době Mladoboleslavský kraj měl 185 313 obyvatel. 45,3 obyvatele na 1 km² je velice nízká hustota zalidnění, která se ovšem postupem času měnila a samozřejmě stoupala. Od reformy Marie Terezie z roku 1751 měl Boleslavský kraj stejnou podobu až do roku 1850 a jeho rozloha v těchto letech činila 4 094 km². Na konci 18. století překonal kraj 300 tisíc obyvatel a začátkem 19. století, kdy nastala doba hospodářského rozvoje, přišel i výraznější populační rozvoj. Především díky rozkvětu bavlnářství a vlastně díky rozmachu celého textilního průmyslu, kterého byl Boleslavský kraj v Čechách v podstatě centrem, stoupal počet obyvatel v tomto kraji o to rapidněji a výrazněji, než tomu bylo například v krajích zaměřujících se převážně na zemědělství. Nejrychleji začínala růst koncentrace obyvatelstva v blízkosti větších bavlnářských, lnářských a tkalcovských podniků. V roce 1831 měl kraj 392 302 obyvatel a hustotu zalidnění 95,8 obyvatele na km² a roku 1846 již 446 640 obyvatel s hustotou 109 obyvatel na 1 km². Ve stejném roce pracovalo pouze ve lnářství a bavlnářství kolem 72 000 osob, což je 16% všech obyvatel kraje. Lnářství a bavlnářství byla ovšem jen pouhá část textilního průmyslu, do nějž se řadilo ještě tkalcovství, plátenictví a další odvětví, tudíž se lze domnívat, že dosti převážná část průběžných obyvatel kraje pracovala v této době v oborech textilního průmyslu. (Kárníková 1965, s. 49-54, 82-84, 341-342)

Kraj Boleslavský	Počet obyvatel v roce					
	1790		1831		1846	
Rozloha (km²)	celkem	na 1 km²	celkem	na 1 km²	celkem	na 1 km²
4094	279777	68,2	392302	95,8	446640	109

Tabulka 1: Vývoj obyvatelstva Boleslavského kraje 1790-1846 (Kárníková 1965, s. 341)

Po vzniku politického okresu Mladá Boleslav roku 1850 došlo k prvnímu sčítání obyvatelstva dle okresů až v roce 1869, tedy rok po definitivním oddělení správních okresů od těch soudních. Z roku 1851 jsou známy výsledky sčítání pro kraj Jičín, kam se Mladoboleslavsko řadilo, a z roku 1857 pro kraj Boleslav, který byl po reformě z roku 1855 sice obnoven, ale značně plošně zmenšen, a jeho počet obyvatel čítal 402 969. První sčítání obyvatel v okrese se tedy datuje k roku 1869, kdy se zde nacházelo 91 758 obyvatel. V 70. letech zažilo Mladoboleslavsko významný nárůst počtu obyvatel, mezi roky 1869 a 1880 činil tento nárůst 8 187 obyvatel. Tento značný přírůstek lze především připisovat významnému rozvoji potravinářského průmyslu. Mladoboleslavsko patřilo v těchto letech k nejvyspělejšímu řepářskému oblastem, a tak díky významné síti cukrovarů, a dále také díky rozvíjejícím se pivovarům, které společně zajišťovaly dostatek volných a dobře placených pracovních míst, byl přírůstek obyvatelstva do okresu velmi výrazný. Tento výrazný přírůstek obyvatelstva ovšem své tempo další roky neudržel a po sčítání lidu v roce 1890 nedosahoval dokonce ani poloviny nárůstu oproti minulým deseti letům. V dalších letech růst obyvatelstva začal opět stoupat a mezi lety 1900 a 1910 činil nárůst dokonce 9 004 obyvatel. V tomto období lze jednoznačně připsat tento početný přírůstek a také přirozený přírůstek obyvatelstva podniku Laurin a Klement.

Okres	Počet obyvatel				
	1869	1880	1890	1900	1910
Mladá Boleslav	91758	99945	103566	108761	117765

Tabulka 2: Počet obyvatel okresu Mladá Boleslav v letech 1869 - 1910 (Růžková 2006, s. 36)

První světová válka samozřejmě i pro okres Mladá Boleslav charakterizuje velký úbytek obyvatel v důsledku válečných ztrát, prudký pokles porodnosti, zvýšení obecné i kojenecké úmrtnosti a stagnace průmyslu, který fungoval jen pro potřeby války.

Po válce se vše začalo volným tempem obracet k lepšímu. Při sčítání lidu v roce 1921 čítal okres 117 574 obyvatel, což je téměř o 200 lidí méně, než tomu bylo čtyři roky před válkou, a to samo o sobě již značí poměrně početnou ztrátu lidských životů ať už v důsledku bitev, či v důsledku nevyhovujících životních podmínek obyvatel za dob první světové války. Postupem času ovšem tempo růstu obyvatelstva začalo opět stoupat, průmysl se znovu začal rozvíjet, včetně měst, ve kterých průmyslové podniky sídlily a Mladoboleslavsko začínalo být velice prosperujícím okresem, a to především díky strojírenskému podniku Škoda. Roku 1930 žilo v okrese již 122 354 lidí.

Ovšem zanedlouho přišla druhá světová válka a přinesla s sebou opět nejen mnoho ztrát na životech, ale i škod na majetku a také přírodě. Válečné ztráty, zásobovací potíže, nemoci, přeplněné nemocnice vojáky, nedostatek lékařů v závislosti na počtu pacientů nebo také nálety na německá vojska, to byly nejhlavnější důvody drastického úbytku obyvatelstva v okrese Mladá Boleslav. Rok před počátkem války zde žilo přes 130 000 lidí a v roce 1946, tedy zhruba rok po konci války, jen něco kolem pouhých 100 000 lidí, tudíž populační ztráty okresu byly o dost drastičtější než za první světové války. Tento počet obyvatel je brán v součtu s okresem Mnichovo Hradiště, který byl roku 1945 od okresu Mladá Boleslav, k němuž území v současnosti patří, oddělen, ovšem jen na patnáct let. Kdyby se však nebraly v potaz stejné hranice okresu jako před válkou, nebylo by možné vyvodit populační důsledky. Po válce přišla opět fáze obnovy jak poničených měst a vesnic, tak i průmyslu, ekonomiky a také obyvatelstva. Od roku 1947 začal velmi opatrně počet obyvatel stoupat a roku 1950 se dostal teprve přes 101 000 obyvatel. (Růžková 2006, s. 9-36; Waldhauser 1997)

V dalších letech bylo tempo růstu počtu obyvatel pozvolné, a po vyhlášení zákona č. 36/1960 Sb., o územním členění státu, v roce 1960, od kdy tedy už bývalý okres Mnichovo Hradiště oficiálně opět patří pod okres Mladá Boleslav, zde žilo přes 107 000 obyvatel. Hlavní roli v tomto nárůstu hrála hlavně města Bělá pod Bezdězem a Benátky nad Jizerou, kde mezi roky 1950 a 1961 přibýlo 600 obyvatel v každém z nich, město Mnichovo Hradiště, kde přibyl jeden tisíc obyvatel, a hlavně město Mladá Boleslav, kde žilo v roce 1961 o téměř 3 000 lidí více než v roce 1950.

Název obce	Počet obyvatel v roce	
	1950	1961
Bělá pod Bezdězem	4024	4642
Benátky nad Jizerou	5278	5840
Mladá Boleslav	23142	26021
Mnichovo Hradiště	5733	6706

Tabulka 3: Vývoj počtu obyvatel ve větších městech okresu Mladá Boleslav 1950-1961 (Pancová 1996, s. 48-51)

Mezi roky 1961 a 1971 dochází ke stagnaci růstu a obyvatel v okrese začíná spíše ubývat. Klesal především počet obyvatel vesnic a malých měst, počet obyvatel středních měst v podstatě stagnoval, a jediné město, kde došlo k nárůstu, byla Mladá Boleslav, a to dokonce o něco málo přes 5 000 obyvatel. To mohlo být dáno jak podnikem Škoda, který zaměstnával obrovské masy lidí, tak i výstavbou Severního sídliště, které počalo v šedesátých letech. Lidé se sem často stěhovali z menších obcí a měst nejen Mladoboleslavska, ale také z okolních okresů. I přes rozvoj Mladé Boleslavi jako města došlo v daném desetiletí k přirozenému úbytku, který činil 470 osob. Rozdíl mezi přistěhovalými a vystěhovalými byl ovšem také záporný, ten činil dokonce 715 osob, což znamená, že mezi roky 1961 a 1971 byl celkový úbytek 1 185 obyvatel. Roku 1971 tedy žilo na území okresu 106 646 obyvatel.

V dalším desetiletí pokračoval trend stěhování lidí do měst za lepší pracovní příležitosti a za lepší vybaveností a dostupností všeho, pro život potřebného. Město Mladá Boleslav se opět rozrostlo, tentokrát o neskutečných 10 000 obyvatel. Mnichovo Hradiště, Benátky nad Jizerou a Bělá pod Bezdězem také výrazně zvětšily svůj počet obyvatel. Celkově počet obyvatel okresu rovnoměrně stoupal až do roku 1981, kdy zde žilo 114 155 obyvatel. Od tohoto roku začíná počet obyvatel opět naopak klesat. Velice výrazný v tomto desetiletí byl počet potratů, který byl značně vyšší než v předchozích či v následujících desetiletích, a každý rok přesáhl dokonce hranici 1 000 potratů, a tím tedy tento faktor také přispěl k celkovému úbytku obyvatel. I když se ročně jednalo o celkový úbytek pouze v řádech desítek, výjimečně stovek obyvatel, činí mezi lety 1981 a 1991 tento úbytek 2 380 obyvatel. Roku 1991 tedy žilo v okrese 111 775 obyvatel.

okres	Rok	Počet obyvatel
Mladá Boleslav	1961	107831
	1965	107012
	1968	106249
	1971	106646
	1975	108314
	1978	111431
	1981	114155
	1985	113499
	1988	112252
	1991	111775

Tabulka 4: Počet obyvatel okresu Ml.Boleslav 1961-1991 (Český statistický úřad 2013)

Od roku 1992 do roku 2000, mimo let 1995 a 1996, počet obyvatel opět zvolna rostl. Bylo to dáno pouze imigrací obyvatel, jelikož úmrtnost byla po tyto roky, až na výjimku v roce 1992, výrazně vyšší než porodnost, tudíž se jednalo o přirozený úbytek obyvatel v okrese Mladá Boleslav. Celkově se ovšem, díky zmíněné imigraci, jednalo převážně o přírůstek obyvatelstva. Počet potratů se v těchto letech snižoval, a již po pár letech, přesněji za rok 1994, dosahoval pouze necelé poloviny počtu potratů za rok, než tomu bylo v minulém desetiletí. V roce 1994 byl celkový počet potratů 604, v roce 2000 již jen 449 a do současnosti se počet potratů již nedostal ani k hranici 500 potratů ročně. Celkový přírůstek obyvatelstva mezi těmito osmi lety čítal 1 135 osob.

Okres	Rok	Počet obyvatel k 31.12.	Celkový přírůstek
Mladá Boleslav	1992	112083	308
	1993	112309	226
	1994	112352	43
	1995	112326	-26
	1996	112065	-261
	1997	112173	108
	1998	112203	30
	1999	112215	12
	2000	113218	1003

Tabulka 5: Počet obyvatel v okrese Mladá Boleslav v letech 1992 až 2000 (Český statistický úřad 2013)

Průběh růstu obyvatel v posledních čtrnácti letech je obdobný jako v předchozích deseti. Mimo let 2001, 2002, 2009 a 2010 lze opět sledovat průběžný růst počtu obyvatel. Z toho se v letech 2001 a 2002 počet obyvatel okresu snižoval nejen kvůli zápornému rozdílu mezi živě narozenými a zemřelými, tedy kvůli přirozenému úbytku obyvatel, ale také kvůli úbytku stěhováním. Roku 2009 a 2010, kdy se také počet obyvatel okresu snižoval, byl dokonce počet živě narozených vyšší než počet zemřelých, nýbrž, jak tomu bylo ve všech těchto čtyřech letech, byl počet vystěhovaných osob značně vyšší než počet přistěhovaných, a tak se i přes to jednalo o celkový úbytek obyvatelstva. Naopak v letech 2003 až 2005, kdy každý rok docházelo k přirozenému úbytku obyvatel, počet přistěhovaných osob výrazně převyšoval počet těch vystěhovaných, že se, i přes tento přirozený úbytek, počet obyvatel okresu navyšoval. Roky 2006, 2007 a 2008 značily obrovský přísun lidí ze sousedních či vzdálenějších okresů a přírůstek stěhováním byl v každém roce daleko přes hranici dvou tisíc lidí. Opačně tomu bylo v letech 2009 a 2010, kdy, i přes značný počet přistěhovaných, docházelo k úbytku stěhováním. V obou případech činil úbytek stěhováním kolem 500 obyvatel. Kvůli lepšímu znázornění a přehledu přírůstku či úbytku obyvatel v posledních čtrnácti letech, jsou již zmíněné administrativní územní změny k 1. 1. 2007 ve výsledcích počtu obyvatel započítány již od roku 2001. Takže celkový úbytek obyvatel za rok 2001 lze připisovat především tomuto oddělení tří obcí od okresu Mladá Boleslav. (Růžková 2006, s. 9-36; Waldhauser 1997; Český statistický úřad 2014)

Okres	Rok	Počet obyvatel k 31.12.	Celkový přírůstek
Mladá Boleslav	2001	113033	-185
	2002	112946	-87
	2003	113503	557
	2004	114023	520
	2005	115379	1356
	2006	117883	2504
	2007	120779	2896
	2008	123363	2584
	2009	123141	-222
	2010	122816	-325
	2011	123736	920
	2012	124470	734
	2013	124943	473
	2014	125931	988

Tabulka 6: Vývoj počtu obyvatel okresu Mladá Boleslav 2001-2014 (Český statistický úřad 2015)

okres	Rok	Živě narození	Zemřelí	Přirozený přírůstek	Přistěhovalí	Vystěhovalí	Přírůstek stěhováním
Mladá Boleslav	2001	1027	1099	-72	1328	1441	-113
	2002	1065	1065	-	2101	2188	-87
	2003	1003	1178	-175	3473	2741	732
	2004	1125	1149	-24	2927	2383	544
	2005	1176	1189	-13	3082	1713	1369
	2006	1200	1149	51	4379	1926	2453
	2007	1376	1140	236	5515	2855	2660
	2008	1500	1132	368	4294	2078	2216
	2009	1457	1198	259	2467	2948	-481
	2010	1388	1191	197	2266	2788	-522
	2011	1355	1146	209	2239	1528	711
	2012	1323	1108	215	2186	1667	519
	2013	1292	1170	122	2036	1685	351

Tabulka 7: Vybrané demografické ukazatele okresu Mladá Boleslav 2001 - 2013 (Český statistický úřad 2014)

3.3 Struktura obyvatelstva

Strukturu obyvatelstva lze sledovat z několika různých hledisek. V této práci se bude struktura obyvatelstva zkoumat dle dvou kritérií. První z nich bude struktura podle biologických znaků, tudíž podle pohlaví a věku, a druhá bude struktura podle ekonomických znaků, zaměřená především na složku nezaměstnanosti. Struktura obyvatelstva bude porovnávána především v letech 2003 a 2013.

3.3.1 Struktura obyvatelstva dle biologických znaků

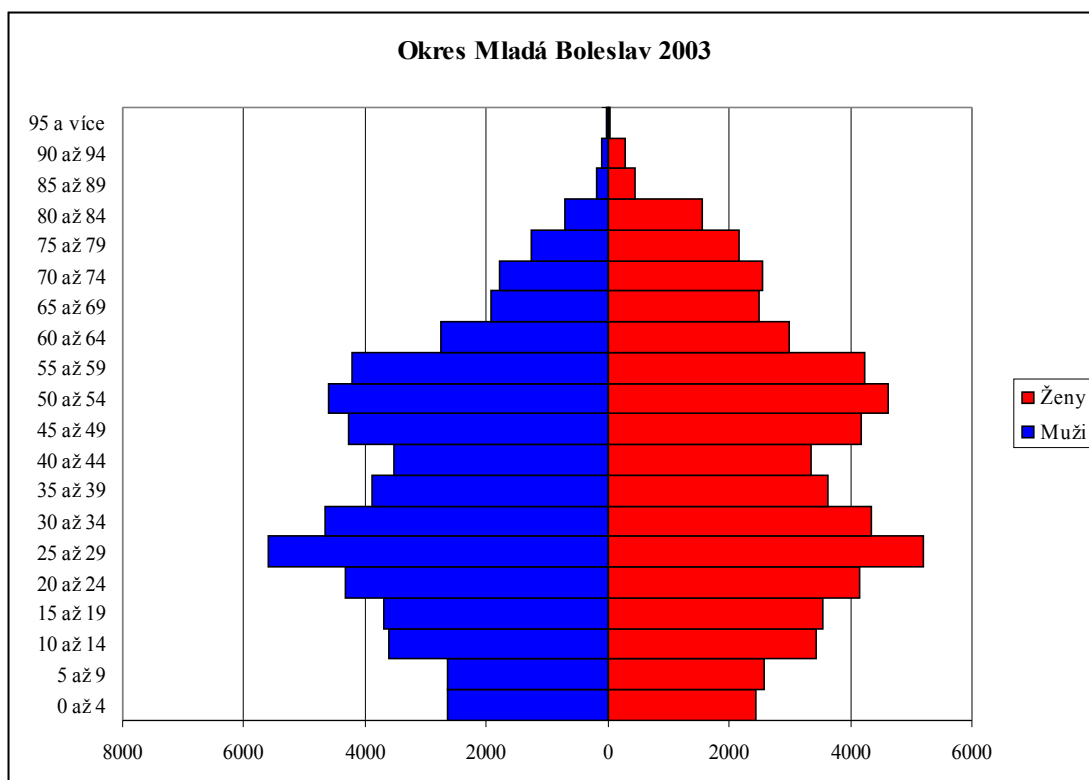
Okres Mladá Boleslav má 125 931 obyvatel k roku 2014 a hustota zalidnění činí 123 obyvatel na 1 km². V roce 2003 měl okres 113 503 obyvatel a o deset let později v něm žilo již o 11 440 osob více. Mezi těmito lety nejvíce přibylo lidí v postproduktivním věku, tedy od věku 65 let a více. Jedná se o nárůst přes 4 500 osob. Lidí v předproduktivním věku, tedy dětí a mládeže do patnácti let, také přibylo, ovšem o poznání méně. Nárůst činil pouze něco kolem 2 000 osob. Produktivní složka okresu, tedy osoby ve věku 15-64 let, dokonce svůj počet snížila, a to o necelých 5 000 osob. Tyto fakta a data ukazují, že okres Mladá Boleslav se vyznačuje tzv. regresivní populací neboli populací v úpadku. Regresivní populace značí populaci, kde v podstatě zastoupení dětské složky je nižší než zastoupení složky postproduktivní. V porovnání s ostatními okresy České republiky si ovšem stojí okres Mladá Boleslav nadprůměrně, což znamená, že ve většině ostatních okresů České republiky je tento regresivní rozdíl mezi počtem obyvatel v postproduktivním věku a počtem obyvatel ve věku předproduktivním výrazněji vyšší než v okrese Mladá Boleslav. I když znakem regresivní populace je postupný úbytek počtu obyvatel, tak tento okres po většinu roků svůj celkový počet obyvatel naopak stále zvyšoval. Je to částečně dáno povětšinou kladným přirozeným přírůstkem obyvatel, v čemž je daný okres v České republice také lehce nadprůměrný, ale hlavně velice výrazným počtem přistěhovaných osob do okresu. Co se týče právě celkového přírůstku obyvatel stěhováním, tak si Mladoboleslavsko v meziokresním srovnání v rámci republiky stojí taktéž vysoce nadprůměrně.

Počet mužů v okrese k roku 2003 čítal 55 903 jednotlivců, počet žen byl 57 600 a průměrný věk všech obyvatel činil 39,4 let. V roce 2013 zde sídlilo 62 688 mužů,

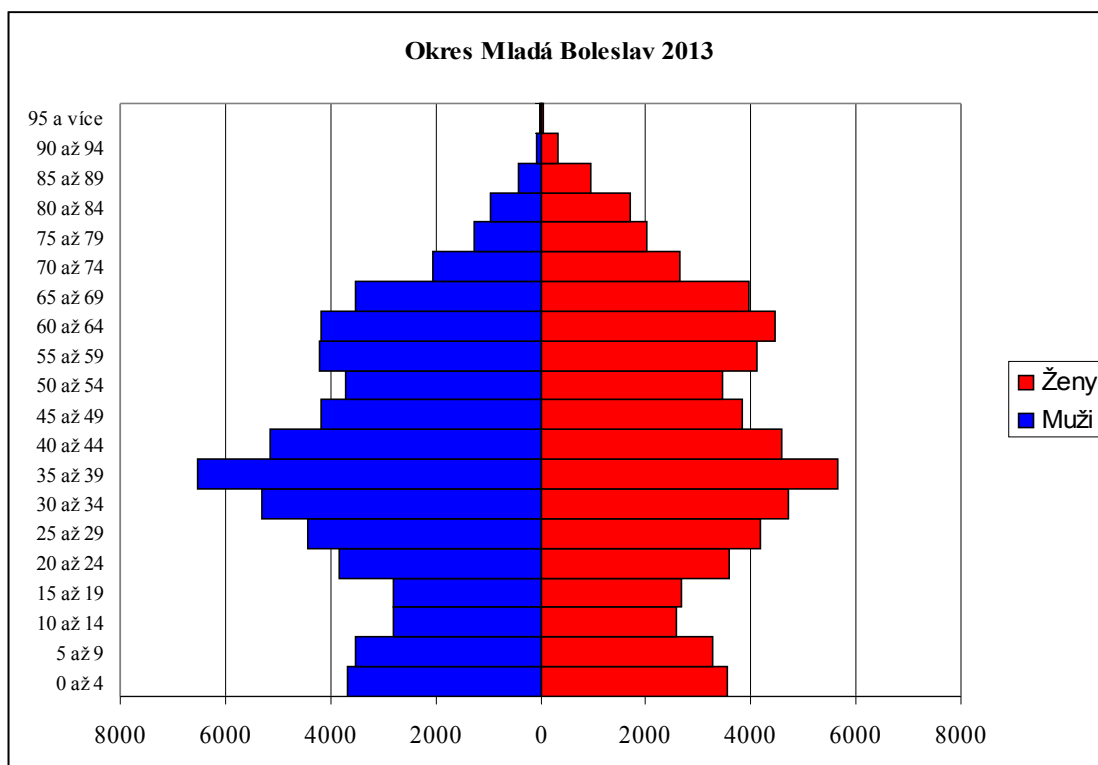
62 255 žen a průměrný věk dosahoval 40,7 let. Z těchto údajů je patrné, že původně značně vyšší počet žen než mužů se neudržel, a o deset let později byl již počet mužů téměř o 500 vyšší. Z neustále stoupajícího průměrného věku obyvatel je také patrné, že obyvatelstvo okresu stárne, což opět dokazuje, že v okrese Mladá Boleslav se jedná o regresivní typ populace. Dále lze také z věkové pyramidy okresu z roku 2013, na obrázku 10, poznat, že věkové skupiny 55-59 let a 60-64 let, tedy poslední dvě skupiny před přechodem z produktivního věku do věku postproduktivního, jsou jak u mužů, tak i u žen poměrně výrazné. V obou případech přesahují hranici 4 000 obyvatel. Naproti tomu věkové skupiny při přechodu z předproduktivního věku do věku produktivního, tedy skupiny 10-14 let a 15-19 let, jsou početně značně menší, jelikož nedosahují ani hranice 3 000 obyvatel. Tyto dva faktory opět potvrzují to, že když se nějakým rapidním způsobem nenavýší porodnost v okrese, bude obyvatelstvo Mladoboleslavska i nadále spíše stárnout. Nejpočetnější věkovou skupinou okresu jsou ženy a muži ve věku mezi 35 a 39 lety, jichž zde v absolutním vyjádření k 31. 12. 2013 sídlilo 12 159. K roku 2003, kdy patřila tato věková skupina do rozmezí 25 - 29 let, byla také tou nejpočetnější věkovou skupinou a čítala 10 784 osob. Z toho plyne, že se do okresu během těchto deseti let přistěhovalo téměř 1 400 osob narozených v 70. letech, a převážná většina těchto přistěhovalců byla mužského pohlaví, přesněji necelých 950 mužů. Dále je zřejmé, že nejvíce dětí se rodilo právě v 70. letech minulého století, což je období, kdy byla nejvíce vyznávána státní propopulační politika v čele s prezidentem Gustavem Husákem. Stát poskytoval rodičům výhodné novomanželské půjčky, novomanželům s potomky bylo také poskytováno nové bydlení a další výhody, které způsobily v té době velmi vysokou porodnost nejen v daném okrese, ale i v celé zemi. To vše trvalo až do doby, kdy státu začaly docházet finanční prostředky, což přišlo zanedlouho, již ke konci 70. let. Toto je tedy hlavní důvod, proč je v současnosti nejpočetnější složkou obyvatelstva skupina lidí ve věku od 35 do 39 let. (Český statistický úřad 2014; Emmert 2012, s.290-296)

Okres	Rok	Počet obyvatel celkem	Počet obyvatel [%]		
			ve věku 0-14 let	ve věku 15-64 let	ve věku 65 let a více
Mladá Boleslav	2003	113503	15,1	71,3	13,6
	2013	124943	15,5	68,5	16

Tabulka 8: Počet obyvatel okresu Mladá Boleslav v letech 2003 a 2013 dle věkových skupin (Český statistický úřad 2013)



Obr 9: Věková pyramida okresu Mladá Boleslav v roce 2003 (vlastní tvorba, zdroj dat: Český statistický úřad 2004)



Obr 10: Věková pyramida okresu Mladá Boleslav v roce 2013 (vlastní tvorba, zdroj dat: Český statistický úřad 2014)

3.3.2 Struktura obyvatelstva dle ekonomických znaků

Struktura obyvatelstva podle ekonomických znaků bude tedy zaměřena především na nezaměstnanost. Nezaměstnanost je protikladem zaměstnanosti, nikoliv práce. Nejde totiž o to „nemít práci“, ale o to „nemít placené zaměstnání“, které stojí na smluvním základě. „Při vymezení nezaměstnanosti jde o aproximaci aktuálního počtu osob současně schopných práce (věkem, zdravotním stavem, ale i osobní situací) a chtějících zaměstnání, ale jsoících přes tuto snahu v daný okamžik bez zaměstnání (tedy i přes svou snahu, která je různě vymežována jako přiměřená, nenalézajících přiměřené zaměstnání)“ (Mareš 2002, s. 16). Klíčovým ukazatelem nezaměstnanosti, ale hlavně také trhu práce, je míra nezaměstnanosti. Míra nezaměstnanosti neboli podíl nezaměstnaných osob je vlastně v procentech vyjádřený počet lidí, kteří by rádi byli zaměstnání, ale nemohou najít práci. Jinými slovy je to podíl nezaměstnaných osob v celku práce schopné populace. Údaje o míře nezaměstnanosti publikuje Ministerstvo práce a sociálních věcí, které bere v potaz jen tzv. registrovanou nezaměstnanost, což znamená, že se za nezaměstnané považují pouze osoby registrované na úřadech práce. Dále publikuje tyto údaje také Český statistický úřad, který ovšem mezi nezaměstnané zahrnuje osoby registrované i neregistrované na úřadech práce, kteří však splňují podmínky pro zařazení mezi nezaměstnané. Počet uchazečů na jedno volné pracovní místo je pak vlastně pouhým podílem celkového počtu uchazečů o zaměstnání a celkového počtu volných pracovních míst. (Mareš 2002, s. 16-26, Hindls 2003)

Okres Mladá Boleslav se vždy vyznačoval nízkou mírou nezaměstnanosti. Již v roce 2003 se řadil ke kladně nadprůměrným okresům, co se právě míry nezaměstnanosti týče. V okrese navíc od roku 2003 začal ještě podíl nezaměstnaných osob až do roku 2008 klesat, čímž si okres své pozitivní výsledky ještě upevnil. Od roku 2009, kdy počet uchazečů o zaměstnání výrazně stoupl, si okres drží podíl nezaměstnaných osob kolem 4 - 4,5%. Průměrný podíl nezaměstnaných osob k roku 2013 byl v celé České republice 8,17%, čímž se okres Mladá Boleslav řadí k velice nadprůměrným okresům a k okresům s velmi dobrou pracovní příležitostí. V tabulce 10 lze vidět okres Mladá Boleslav v porovnání se všemi okresy Středočeského kraje, z čehož také plyne velmi pozitivní podíl nezaměstnaných osob. V rámci kraje patří totiž Mladoboleslavsko ke třem nejlepším okresům s nejmenším podílem nezaměstnaných osob, a co se týče počtu uchazečů na jedno volné pracovní

místo, je na tom daný okres nejlépe ze všech dvanácti okresů v kraji. Je zřejmé, že hlavním důvodem této nízké míry nezaměstnanosti je vyspělý automobilový průmysl, který zaměstnává největší část praceschopných obyvatel okresu.

Okres	V roce	Uchazeči o zaměstnání	Podíl nezaměstnaných osob [%]	Volná pracovní místa	Uchazeči na 1 volné pracovní místo
Mladá Boleslav	2003	3131	5,18	625	5,01
	2005	2690	3,08	785	3,43
	2008	2279	2,42	1088	2,09
	2009	3857	4,3	339	11,38
	2011	3499	4,01	564	6,2
	2013	4037	4,69	425	9,5

Tabulka 9: Složky nezaměstnanosti okresu Mladá Boleslav 2003-2013 (Ministerstvo práce a sociálních věcí 2014)

Okres v rámci Středočeského kraje	V roce 2013	
	Podíl nezaměstnaných osob [%]	Uchazeči na 1 volné pracovní místo
Benešov	5,65	12,7
Beroun	6,78	13,5
Kladno	8,42	27,6
Kolín	9,39	26,6
Kutná Hora	8,81	19,1
Mělník	8,15	20,3
Mladá Boleslav	4,69	9,5
Nymburk	8,59	12,6
Praha - východ	3,53	9,6
Praha - západ	4,34	10,8
Příbram	9,52	14,3
Rakovník	7,97	16,6

Tabulka 10: Meziokresní srovnání složek nezaměstnanosti ve Středočeském kraji 2013 (Český statistický úřad 2014)

4 MLADOBOLESLAVSKÁ AUTOMOBILKA

4.1 Vznik a vývoj podniku

Roku 1895, týden před Štědrým dnem, zřídili společníci Václav Laurin a Václav Klement dílnu na opravu a výrobu jízdních kol. V té době jistě netušili, že tím položili základ jednoho z největších strojírenských podniků v zemi. Po tuhém rozjezdu, kdy první měsíce neměli majitelé ani na výplaty svých pouhých sedmi zaměstnanců, se ujal obchodní tah pana Klementa, který zavedl prodej kol na splátky. Roku 1897 pracovalo na kolech již 21 zaměstnanců a o rok později, kdy společníci koupili nové pozemky o celkové výměře 136 arů u silnice spojující Boleslav a Kosmonosy, kde mimo jiné sídlí část automobilky dodnes, zde pracovalo dokonce 35 zaměstnanců a 6 učňů. O další rok později začali Laurin a Klement s jednoduchou motorizací, kterou postupně vyvíjeli, a od obyčejných jízdních kol se přes jízdní kola s motorkem dostali k motocyklům. Výroba motocyklů se uchytila, ovšem velmi brzy přišli společníci s novou zásadní myšlenkou, a to vyrábět automobily. V letech 1905 - 1907 došlo ke komplexní přestavbě a rozšíření celého areálu závodu o téměř 4 000 m². To samozřejmě vyžadovalo obrovské náklady, a tak se Laurin a Klement rozhodli rozprodat akcie zájemcům, čímž získali potřebný kapitál okamžitě. 19. 7. 1907 byla tedy firma zapsána do obchodního rejstříku pod názvem Laurin & Klement, akciová společnost. Zaměstnávala již na 600 lidí na celkové ploše firmy 13 400 m² a začala vyrábět nejprve první typ automobilu se jménem Voituretta a později další desítky typů jak automobilů osobních a nákladních, tak i motocyklů. (Kožíšek 1995a, s. 13-28, 50-53, 60-66)

Rozvoj pokračoval i nadále, vyvíjely se technologie a postupy, vznikaly další a další typy automobilů, prostory se také zvětšovaly. Roku 1910 už měla firma 16 700 m². Věhlas automobilky stoupal nejen u uživatelů klasických civilních či firemních vozů, které už se vyvážely téměř do celého světa, včetně Austrálie, Asie či Jižní Ameriky, ale také ve sportovní sféře, kdy vozy L & K patřily k závodní špičce. Po vzniku první světové války se okamžitě skončilo s exportem a také s výrobou automobilů L & K. Vedení muselo přistoupit na výrobu granátů, aby tím dokázalo zastavit odvod dělnictva. Automobily se po dobu trvání války vyráběly, ovšem pouze ambulantní a další vozy určené na frontu. Po válce automobilka v podstatě stagnovala, během války ztratila důležité trhy v Maďarsku, Itálii, Anglii, Austrálii a Japonsku, což byly velmi znatelné ztráty. Ke zlepšení situace docházelo velice pomalu, až v roce 1921, kdy vláda uvolnila

prodej benzínu, se vše začalo volným tempem obracet k lepšímu. Kvůli požáru v továrně v roce 1924 a také kvůli finančním obtížím dochází roku 1925 ke sloučení značky L & K s průmyslovým podnikem Škoda, která měla své hlavní sídlo v Plzni. Bylo to jediné možné řešení, jak do budoucna zajistit prosperitu, ovšem pro společníky Laurina a Klementa to také znamenalo, že nyní již budou bez jakéhokoliv práva rozhodovat, což byl pro jejich původně rodinnou firmu krok vpřed. (Kožíšek 1995a, s. 76-83, 91-105, 120-126)

Po vstupu do koncernu Škoda se prostory automobilky v Mladé Boleslavi opět rozrostly a počet zaměstnanců se vyšplhal na 1 800 osob. Sice se již všechny komponenty nevyráběly přímo zde, nýbrž také v Plzni, ale díky stále novým technologiím, novým typům aut a také díky navyšování výroby se počet zaměstnanců vyšplhal tak vysoko. Po překonání hospodářské krize na počátku 30. let nastává opět rychlé zvyšování výroby. Před druhou světovou válkou v roce 1938 pracovalo v mladoboleslavské automobilce 5 642 lidí. Za dob války a okupace je klasická výroba částečně zastavena a závod přechází především na válečnou výrobu. Částečně zastavena byla civilní výroba jen v prvních letech války, kdy se pár modelů sice v omezeném množství ještě vyrábělo. Ovšem od roku 1940 byla tato výroba zastavena úplně a automobilka nyní byla spíše zbrojovkou. Když bylo po podepsání kapitulace jasné, že válka skončila, dne 9. května 1945 přišel neočekávaný nálet, který zničil poměrně značnou část automobilky. Ovšem odklizení továrních trosk se začalo organizovat téměř ihned a ke konci května už se opět pomalu začala rozbíhat výroba. Na podzim téhož roku došlo ke znárodnění automobilky. Továrna v Mladé Boleslavi byla z koncernu Škoda vyčleněna a dostala jméno AZNP, tedy Automobilové závody, národní podnik. Značka Škoda, která sama o sobě představovala kapitál, byla automobilce ponechána, a specializovala se již pouze na výrobu menších osobních automobilů. Na konci roku 1945 pracovalo v podniku 6 065 osob, což značí, že i když celkově obyvatel v okrese i ve městě výrazně ubylo, automobilka si, především díky válečné produkci, počet zaměstnanců udržela. (Kožíšek 1995b, s. 13-18, 30-31, 68-83)

Další postupný rozvoj automobilky potvrzuje významná rekonstrukce a dostavba základního závodu v letech 1960 - 1964. Nový závod zajišťoval uzavřený výrobní cyklus na neuvěřitelné celkové ploše 800 000 m², kde bylo postaveno čtyřicet objektů, převážně to byly haly obrovských rozměrů, které patřily v té době k nejmodernějším v Evropě a byly největšími v celém Československu. 12. srpna 1969 vypukl v továrně požár zaviněný nepozorností a ohniště o ploše 24 000 m² napáchalo obrovské škody.

Probíhala tedy opět dostavba jak přímo v závodu, tak i nová výstavba v centru města, ale i v okrese. Stavěly se ubytovny a stále vyšší počet zaměstnanců, v roce 1972 zde pracovalo již 15 195 osob, získával byty v nových obytných čtvrtích, například na již zmíněném Severním sídlišti. Automobilka se dále vyvíjela směrem kupředu, vyvinula mnoho nových modelů aut, vyhrávaly se automobilové závody. Ovšem po letech začalo být vybavení továrny zastaralé a podnik se dostal i do dluhů, a to především kvůli masivním amnestiím vyhlášeným prezidentem Václavem Havlem po převratu v roce 1989. Velkou část zaměstnanců automobilky (z celkového počtu 20 000 pracovníků) tvořili totiž vězni, kteří vykonávali těžší práce a za zlomek platu. Musel se tedy najít silný zahraniční partner, který by podnik oddlužil a zároveň zainvestoval i do dalších rekonstrukcí, modernizací, obnov apod. Dne 9. prosince 1990 se rozhodlo, že tímto zahraničním investorem bude Volkswagen. Od 16. dubna 1991 patří tedy automobilka, která se v tomtéž roce přejmenovala na Škoda, automobilová akciová společnost (roku 1997 byl ještě název upraven na Škoda auto, akciová společnost), do koncernu Volkswagen. (Kožíšek 1995b, s. 121-124, 132, 184-188)

Začátky samozřejmě nebyly idylické a ne všechny změny proběhly snadno. Začaly se také systematicky snižovat počty zaměstnanců. Zatímco v roce 1992 pracovalo v automobilce celkově 18 086 lidí, roku 1993 se počet zaměstnanců snížil na 17 813 a o rok později dokonce na 16 153 osob. Snižoval se sice počet pracovníků, ale zvyšovala se produktivita. Od roku 1995 začal opět počet zaměstnanců stoupat se zachováním vyšší produktivity. Roku 1994 se vyrobilo 174 000 aut, roku 1995 celkově 210 000 aut, o rok později 263 000 aut, další rok již 357 000 aut, a v roce 1998 dokonce 404 000 automobilů. Z těchto statistik lze vidět výrazné zvýšení produktivity. Ovšem takový výrazný nárůst roční výroby automobilů nemohl být dán pouze zvýšenou produktivitou, ale bylo třeba také zvýšit počet zaměstnanců. V roce 1996 pracovalo v automobilce 18 628 osob, o rok později již 22 402 lidí a v roce 1998 byl počet zaměstnanců dokonce 22 768. V roce 2000 už měla „Škodovka“ 25 833 zaměstnanců. Poté přišlo do roku 2004 spíše snižování počtu zaměstnanců. Od roku 2005 však docházelo opět k nárůstu počtu pracovníků a v roce 2007 pracovalo v automobilce dokonce 27 753 lidí, což je nejvíce zaměstnanců v celé historii podniku. Bezpochyby to bylo dáno tím, že se od tohoto roku začal vyrábět velmi žádaný a téměř nejprodávanější model, přesněji Škoda Fabia II. V letech 2009 a 2010 se počet zaměstnanců snížil, ale v letech 2011 a 2012 se znovu vyšplhal na necelých 27 000 pracovníků. Opět to bylo dáno zařazením nového modelu do výroby a za rok 2012 bylo v Mladé Boleslavi

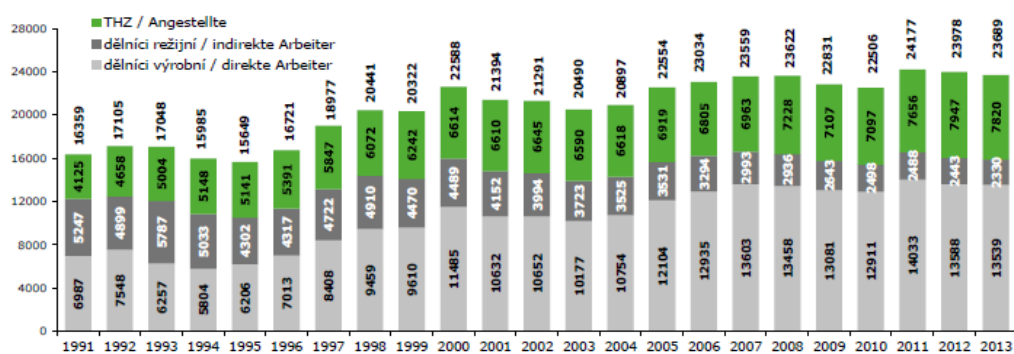
vyrobeno přes půl miliónu automobilů. Roku 2013 byl celkový počet zaměstnanců 26 489 osob. Co se týče produktivity, tak ta byla především od roku 2000 zvyšována v průběhu let postupně v podstatě pořád. Od tohoto roku byl totiž pouze snižován počet režijních dělníků, neboli mistrů, a navyšován byl počet dělníků výrobních, čímž se produktivita výroby určitě zvedala. Na obrázku 11 lze vidět počet kmenových zaměstnanců Mladoboleslavské automobilky Škoda, rozdělených na zaměstnance v kancelářích a dělníky režijní a výrobní, ale také počet pracovníků zaměstnaných přes různé personální agentury neboli počet zapůjčených pracovníků. (Kožíšek 1995b, s. 188-197, Oficiální web Škoda auto a.s. 2013, statistická data oddělení ZPD - Plánování HR a sociální služby Škoda auto, a.s.)

Automobilka Mladá Boleslav	V roce	Počet zaměstnanců
	1895	7
1905	495	
1925	1800	
1945	6065	
1972	15195	
1989	20000	

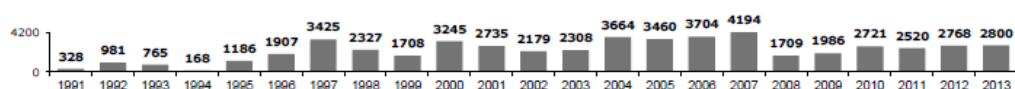
Tabulka 11: Počet zaměstnanců automobilky v Mladé Boleslavi v jednotlivých letech (vlastní tvorba, zdroj dat: Kožíšek 1995a, 1995b)

Stav zaměstnanců / Belegschaftsstand ŠKODA AUTO a.s.

Kmenový personál, fyzický stav k 31.12. (bez učňů) / Stammpersonal, Ist-Stand zum 31.12. (ohne Azubi)



Zapůjčený personál k 31.12. / Leiharbeiter zum 31.12.



Obr 11: Stav zaměstnanců Škoda auto a.s. 1991 - 2013 (Statistická data oddělení ZPD - Plánování HR a sociální služby Škoda auto, a.s. 2014)

4.2 Vliv na demografii okresu

Je jednoznačné, že nejen Mladoboleslavská automobilka Škoda auto, a.s., ale také další podniky v automobilovém průmyslu se pohybující a s hlavní automobilkou spolupracující, jako například již zmíněné Akuma, a.s., Faurecia Interior Systems Bohemia, s. r. o., nebo Johnson Controls automobilové součástky, k. s., sídlící přímo v Mladé Boleslavi nebo jejím blízkém okolí, mají obrovský vliv na demografii okresu. Jak přesně by počet, struktura obyvatel a její různé ukazatele vypadaly, kdyby zde automobilka nesídlila, se lze jen domnívat, ovšem několik faktů souvisejících s vlivem automobilového průmyslu se vyvodit dá.

Výrazně ovlivněn automobilovým průmyslem, především tedy hlavní automobilkou Škoda auto, a.s., je vývoj počtu obyvatel, nejzřetelněji v posledních letech. Když se porovnají počty zaměstnanců a počty obyvatel okresu za posledních dvanáct let, tak kdykoliv se navyšoval počet zaměstnanců této společnosti, navyšoval se i celkový počet obyvatel okresu. Navyšoval se samozřejmě také počet obyvatel sídla automobilky, tedy města Mladá Boleslav. K tomuto navyšování docházelo mezi roky 2003 a 2008. K roku 2008 je sice zaznamenán pokles celkového počtu zaměstnanců, ovšem to je dáno pouze úbytkem zapůjčených pracovníků od různých personálních agentur, počet kmenových zaměstnanců společnosti se i v tomto roce navýšil. Naopak, když počet zaměstnanců automobilky klesal, klesal opět i celkový počet obyvatel jak okresu, tak i města Mladá Boleslav, což se dělo v letech 2009 a 2010. V roce 2011 a 2012 opět počet zaměstnanců „Škodovky“ stoupal a zároveň s ním i počet obyvatel okresu a také města Mladá Boleslav. Rok 2013 byl v podstatě lehkou výjimkou, kdy počet zaměstnanců klesl zhruba o 250 osob, o pár desítek osob klesl i počet obyvatel města Mladá Boleslav, ovšem počet obyvatel okresu se mírně navýšil. Toto v podstatě pravidlo, o pohybu počtu obyvatel okresu jdoucí geometrickou řadou zároveň s pohybem počtu zaměstnanců automobilky, platilo nejen od zmíněného roku 2003, ale po převážnou většinu let od samotného založení společnosti. Z těchto všech poznatků plyne, že Mladoboleslavská automobilka má velice výrazný vliv na počet obyvatel okresu Mladá Boleslav, a že velmi zásadně ovlivňuje tuto složku demografie okresu. Porovnání zmíněných údajů lze pozorovat v tabulce 12.

V roce	Celkový počet zaměstnanců Škoda auto, a.s.	Celkový počet obyvatel okresu Mladá Boleslav	Celkový počet obyvatel města Mladá Boleslav
2003	22798	113503	42684
2004	24561	114024	42972
2005	26014	115379	43162
2006	26738	117883	43923
2007	27753	120779	44602
2008	25331	123363	45507
2009	24817	123141	44750
2010	24492	122816	43939
2011	26597	123736	44252
2012	26746	124470	44303
2013	26489	124943	44272

Tabulka 12: Porovnání vývoje celkového počtu zaměstnanců automobilky a počtu obyvatel okresu a města Mladá Boleslav v letech 2003 - 2013 (vlastní tvorba, zdroj dat: Český statistický úřad 2014, Statistická data oddělení ZPD - Plánování HR a sociální služby Škoda auto, a.s. 2014)

V letech 2009 a 2010, kdy počet zaměstnanců klesal společně s počtem obyvatel okresu, byly zaznamenány nejvyšší počty vystěhovalých osob z okresu, přesněji 2 948 osob za rok 2009 a o rok později 2 788 osob, a úbytek stěhováním činil nejdříve 481 lidí a poté 522 lidí. Z toho vyplývá, že značná část osob, která ukončí svůj pracovní poměr v automobilce, se z okresu odstěhuje. Může to být dáno z části také tím, že mnoho pracovníků má v okrese buď v pronájmu byt od zaměstnavatele, nebo bydlí na zaměstnaneckých ubytovnách, a tak jsou po propuštění nuceni tyto příbytky opustit a vrátit se do svých rodných krajů. Naopak, když Škoda auto, a.s. nabírá vysoké počty zaměstnanců, zvýší se také rapidně počet přistěhovalých osob do okresu a tím i přírůstek stěhováním. Příkladem tomu jsou roky 2006 a 2007, kdy automobilka nabírala, kvůli již zmíněnému zavedení výroby nového, posléze téměř nejprodávanějšího modelu Fabia II, vysoké počty nových pracovníků. V roce 2006 se do okresu přistěhovalo 4 379 obyvatel a přírůstek stěhováním činil 2 453 lidí. V roce 2007 bylo přistěhovalců dokonce 5 515 s přírůstkem stěhováním 2 660 osob. Z těchto dalších faktů vyplývá, že automobilka výrazně ovlivňuje, mimo celkového počtu obyvatel okresu, také počty přistěhovalých osob do okresu, ale i počty vystěhovalých osob z okresu.

V souvislosti s lidmi ze sousedních okresů a krajů, ale také z daného okresu, je další důležitou složkou dojížděka do zaměstnání. Do Mladé Boleslavi je tato dojížděka velice vysoká, za rok 2011 činila 11 879 osob. V rámci okresu vyjíždí do Mladé Boleslavi 7 644 osob do zaměstnání, kdy nejvíce lidí dojíždí ze sousedních Kosmonos a dále z ostatních největších obcí okresu, tedy z Mnichova Hradiště, Bakova nad Jizerou, Bělé pod Bezdězem, Benátek nad Jizerou, Dobrovic a Luštěnic. Z ostatních okresů Středočeského kraje dojíždí v podstatě pouze 951 osob a z žádného města či obce není počet vyjíždějících pracovníků nijak výrazný. Výraznější už je počet dojíždějících pracovníků z jiných krajů republiky, který čítá 3 284 osob. Nejvíce těchto osob dojíždí z měst Praha, Česká Lípa, Sobotka, Liberec a Doksy, tedy z kraje Královéhradeckého, Libereckého a z kraje Hlavní město Praha. V tabulce 13 lze také vidět, že počet dojíždějících mužů do zaměstnání do Mladé Boleslavi převyšuje počet dojíždějících žen. To je dáno především převažujícím strojírenským automobilovým průmyslem, kde jsou ve výrobě v drtivé většině zaměstnáváni muži. Ženy se sice mohou naopak v těchto strojírenských podnicích uplatnit v administrativě, ve službách apod., ale těchto míst není tak značný počet jako těch obsazených muži.

Tato všechna data o počtech zaměstnanců, o počtech přistěhovalých osob, o dojížděce apod., značí, že Mladá Boleslav je pracovním centrem nadregionálního významu, jehož spádová oblast výrazně přesahuje rozsah samotného okresu. Především automobilka Škoda auto, a.s., ale také podnik Faurecia Interior Systems Bohemia, s. r. o., který zaměstnává přes 600 pracovníků, či Johnson Controls automobilové součástky, k. s., s téměř 500 zaměstnanci, zřizují autobusové spoje buď určené výhradně pro své zaměstnance, nebo, ve spolupráci s dopravními podniky, pravidelné veřejné autobusové či vlakové linky, které jezdí přesně v časech, kdy se střídají pracovní směny. Kvůli této vysoké dojížděce do okresu a hlavně do jeho centra, a také kvůli vysoké zátěži těžkou nákladní automobilovou dopravou, je stav silničních komunikací v poměrně špatném stavu. Týká se to především silnic nižších tříd, které jsou v drtivé většině podfinancované a tím pádem i zastaralé. Dále vysoká intenzita tranzitní dopravy zatěžující intravilány obcí a nedostatečné parkovací kapacity na sídlištích a v centru Mladé Boleslavi jsou dalšími negativními důsledky tohoto obrovského počtu dojíždějících zaměstnanců do centra okresu a jeho nejbližšího okolí. (Ministerstvo pro místní rozvoj 2014, s. 13-14, 32, 75-77)

Oblast vyjížd'ky	Dojíždějící do zaměstnání v roce 2011	
	Celkem	Z toho ženy
Celkem	11879	4212
V rámci okresu	7644	3303
Z jiných okresů kraje	951	221
Z jiných krajů	3284	688
Obec vyjížd'ky v rámci okresu:		
Kosmonosy	720	297
Mnichovo Hradiště	540	220
Bakov nad Jizerou	514	221
Bělá pod Bezdězem	482	204
Benátky nad Jizerou	386	147
Dobrovice	377	166
Luštěnice	324	137
Bradlec	254	128
Dolní Bousov	225	96
Kněžmost	188	75
Březno	157	74
Řepov	111	62
Obec vyjížd'ky z jiných krajů:		
Praha	383	90
Česká Lípa	370	44
Sobotka	155	63
Liberec	186	29
Doksy	138	36

Tabulka 13: Dojížd'ka do zaměstnání do Mladé Boleslavi podle SLDB 2011 (Ministerstvo pro místní rozvoj 2014, s. 13-14)

Demografii okresu Mladá Boleslav značně ovlivnil automobilový průmysl také ve složce věkového složení obyvatelstva. Dělo se tak především od roku 1991, kdy automobilka Škoda auto, a.s. přešla pod koncern Volkswagen, a když nastaly nejrůznější změny či nová opatření ve filozofii podniku, zhruba do roku 1998. „Nikoli jen nové stavební a technologické změny, ale také (nebo především) změny v přístupu k práci. Tisíce lidí se začaly starat o svůj další růst. Systém odborných kurzů a

vzdělávacích programů nejrůznějšího zaměření přilákal hlavně mladé lidi, kteří se chopili příležitosti“ (Kožíšek 1995b, s. 188). Byl to především nejvíce propagovaný možný kariérní růst v této firmě, který do okresu nalákal desítky či stovky mladých osob (především ve věku mezi 18 a 35 lety). Dalšími důvody přisunu těchto mladých lidí byly také třinácté platy, různé bonusy a výhodné možnosti koupě nebo pronájmu nových či zánovních aut Škoda a další benefity poskytované touto firmou svým zaměstnancům. V tabulce 14 lze přírůstky osob ve věku 18-35 let v letech 1991 - 1998 pozorovat. V prvním roce činil přírůstek sice jen 396 mladých osob v okrese, ovšem v dalších letech se tento počet, po zřejmě lepší propagaci výhodných podmínek, zvyšuje téměř až na dvojnásobek za každý rok. Významnějšími se tato čísla stávají při porovnání s celkovými přírůstky obyvatel okresu v daných letech. Celkový počet obyvatel okresu mnohdy stoupal jen lehce, či dokonce klesal, ovšem počet obyvatel ve věku 18 - 35 let stále narůstal. (Kožíšek 1995b, Český statistický úřad 2014)

V roce	Počet obyvatel okresu Mladá Boleslav ve věku 18-35 let	Přírůstek obyvatel ve věku 18-35 let	Celkový přírůstek obyvatel okresu
1991	26676		
1992	27072	396	308
1993	27702	630	226
1994	28339	637	43
1995	29154	815	-26
1996	29908	754	-261
1997	30681	773	108
1998	31177	496	30

Tabulka 14: Vývoj počtu obyvatel ve věku 18-35 let v okrese Mladá Boleslav (vlastní tvorba, zdroj dat: Český statistický úřad 2014)

Výrazným lákadlem pro nové pracovníky automobilky je také vyplácení seniorských rent po zaměstnancově dosažení důchodového věku. Výše těchto rent se vypočítává samozřejmě z vykonávané pozice a především z délky trvání pracovního poměru. To zaměstnance bezpochyby motivuje vydržet ve firmě co nejdéle a dostat se na co nejvyšší pracovní pozice. Tím by se tedy dal vysvětlit nárůst počtu obyvatel ve věku nad 65 let v okrese v posledních zhruba patnácti letech. Senioři, kteří pracovali ve společnosti Škoda auto, mají nyní kvalitní životní podmínky a jsou zde v okrese spokojeni. To znamená, že automobilka Škoda auto, a.s. výrazně ovlivnila a ovlivňuje

také věkové složení obyvatelstva okresu, a to jak podíl mladých lidí, tak i podíl věkové skupiny osob nad 65 let.

Akciová společnost Škoda Auto také pomohla zachránit řadu cenných historických budov v okrese. Například v roce 2004 navrhla, a po schválení návrhu Magistrátem Mladá Boleslav, financovala výstavbu vysokoškolského areálu v městské památkové zóně v Mladé Boleslavi, která proběhla na významných historických budovách, jež byly v takřka dezolátním stavu. Vysoká škola Škoda auto byla založena již v roce 2000, do nových prostor se tedy stěhovala až později. Vysoká škola ovšem není jediná škola společnosti Škoda auto, a.s. Přímo v Mladé Boleslavi je také Střední odborné učiliště strojírenské, odštěpný závod Škoda auto. Díky těmto školám je v okrese vyšší vzdělanost obyvatelstva a je tedy opět automobilkou ovlivněna demografie okresu. Především po založení vysoké školy lze pozorovat znatelný nárůst podílu vysokoškolsky vzdělaných osob ve městě, ale i v okrese Mladá Boleslav. Mimo výrazného podílu vysokoškolsky vzdělaných osob je také značný podíl osob vyučených a osob středoškolsky vzdělaných s maturitou či bez maturity. To je dáno charakterem místního trhu práce, kterým je determinován dominantním automobilovým průmyslem, jenž vyžaduje kvalifikovanou pracovní sílu, a to na druhou stranu také drží nízký podíl osob se základním vzděláním a osob bez vzdělání. Celkově si okres Mladá Boleslav v porovnání s ostatními okresy Středočeského kraje stojí ve vzdělanosti obyvatelstva průměrně až lehce nadprůměrně. (Město Mladá Boleslav 2005, s. 1-13, Ministerstvo pro místní rozvoj 2014, s. 24-26, Český statistický úřad 2014)

Druh vzdělání	Město Mladá Boleslav (%)		Okres Mladá Boleslav (%)	
	2001	2011	2001	2011
Bez vzdělání	0,3	0,3	0,4	0,3
Základní	20	16,9	22,9	17,3
Vyučení a střední odborné bez maturity	37	32,8	41,3	33,4
Úplné střední s maturitou a vyšší odborné	32,7	35,9	27,8	35,3
Vysokoškolské	8,7	12,8	6,4	12,4
Nezjištěno	1,4	1,3	1,2	1,3

Tabulka 15: Vzdělanostní struktura obyvatelstva okresu a města Mladá Boleslav v letech 2001 a 2011 (vlastní tvorba, zdroj dat: Český statistický úřad 2014)

ZÁVĚR

Cílem práce bylo sestavit souhrnný přehled o okrese Mladá Boleslav a o jeho populaci, a také vytvořit přehled o vlivu automobilového průmyslu na tento okres a na jeho obyvatelstvo. Obecná charakteristika okresu je sestavena převážně ze složek fyzické a humánní geografie, ale také z pohledu historického.

Popis a mapové znázornění územního vývoje Mladoboleslavska je důležitý v souvislosti s vývojem počtu obyvatelstva. Změny v administrativním členění a změny hranic území hrají důležitou roli v celkovém počtu obyvatel. Jakmile se měnila rozloha okresu, měnil se také počet obyvatel. Mimo změn počtu obyvatel v důsledku změny hranic je v této práci také sledován přirozený přírůstek obyvatel a přírůstek stěhováním, především v posledních patnácti letech. Celkový počet obyvatel okresu každým rokem převážně narůstá. Nutno říci, že se tak děje hlavně díky velmi výrazným počtům přistěhovaných osob do okresu, a tedy díky přírůstku stěhováním. Když výjimečně celkový počet obyvatel okresu klesal, bylo to způsobeno naopak vysokým počtem vystěhovaných osob z okresu, který převyšoval počet těch přistěhovaných. Přirozený přírůstek nikdy nebyl nijak výrazný, a tak z těchto poznatků vyplývá, že počet obyvatel okresu je více ovlivněn migrací než-li porodností a úmrtností. Tato migrace je bezpochyby největší měrou ovlivněna automobilovým průmyslem v okrese a především jejím hlavním segmentem, tedy automobilkou Škoda auto, a.s. Velice nízký podíl nezaměstnaných osob, velké množství pracovních příležitostí, nespočet výhod pro zaměstnance a koneckonců celkový počet zaměstnanců této automobilky skutečnost, že automobilový průmysl přiláká do okresu stovky nových lidí měsíčně a výrazně tak ovlivňuje migraci a také celkový počet obyvatel okresu Mladá Boleslav, jen potvrzuje. Po vstupu do koncernu Volkswagen, mezi roky 1991 a 1998, kdy automobilka vylepšila strategii možného kariérního růstu a další výhody pro zaměstnance, byl také dokázán výrazný nárůst mladých osob ve věku mezi 18 a 35 lety, které nejspíše tato životní příležitost zaujala, a automobilka tedy opět demografii okresu znatelně ovlivnila.

Celkový počet osob Mladoboleslavska je tedy významně ovlivněn počtem zaměstnanců automobilky Škoda auto, a.s. Dle statistických dat Českého statistického úřadu a dle zaměstnaneckých údajů oddělení ZPD - Plánování HR a sociální služby Škoda auto, a.s. je zřejmé, že kdykoliv se měnil počet zaměstnanců tohoto strojírenského kolosu, měnil se i celkový počet obyvatel okresu a samozřejmě také

města Mladá Boleslav. Ať už se počty pracovníků snižovaly nebo zvyšovaly, šly tyto tři složky, v posledních zhruba deseti letech, vždy geometrickou řadou. Stejně tak v případě již zmíněné migrace. Při zvyšování počtu zaměstnanců byly počty přistěhovaných osob do okresu velice výrazné, při snižování byly naopak velmi nízké. Největší přísun osob do okresu stěhováním byl v letech 2006 a 2007. Bylo to způsobeno tím, že v těchto letech automobilka zavedla výrobu nového a posléze téměř nejprodávanějšího modelu Škoda Fabia II a nabírala za tyto roky vysoké počty nových pracovníků.

Vzhledem k celkovému počtu zaměstnávaných osob jak v hlavní automobilce, tak v ostatních firmách s automobilkou spolupracujících, se stává Mladá Boleslav pracovním centrem nadregionálního významu. Důkazem tomu je intenzivní a početná dojíždka osob, především do města Mladá Boleslav a jejího nejbližšího okolí, za prací. Vysoká dojíždka je také do škol. Jedinou vysokou školu okresu založil a vlastní podnik Škoda auto, a.s., dále vlastní také střední odborné učiliště strojírenské, čímž opět tento podnik ovlivňuje demografii okresu. Především díky vysoké škole se od jejího založení zvýšila vzdělanost obyvatel jak okresu, tak i města Mladá Boleslav.

Demografie okresu Mladá Boleslav je tedy automobilovým průmyslem ovlivněna velmi silně, co se týče nárůstu počtu obyvatel, tak značně pozitivně. Nesmírně důležitým podnikem je Škoda auto, a.s., na které stojí v podstatě celá pozitivní ekonomika a poměrně kvalitní životní podmínky Mladoboleslavska.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Použitá literatura

DEMEK, Jaromír. *Hory a nížiny*. 1. vyd. Praha: Academia, 1987, 584 s.

DEMEK, Jaromír, Peter MACKOVČIN a Břetislav BALATKA. *Zeměpisný lexikon ČR*. 2. vyd. Brno: AOPK ČR, 2006, 580 s. ISBN 80-86064-99-9.

EMMERT, František. *Průvodce českými dějinami 20. století*. 1. vyd. Brno: Clio, 2012, 320 s. ISBN 978-80-905081-0-1.

HINDLS, Richard, Robert HOLMAN a Stanislava Hronová. *Ekonomický slovník*. 1. vyd. Praha: C.H.Beck, 2003, 486 s. ISBN 80-7179-819-3.

KALIBOVÁ, Květa, a kol. *Demografie (nejen) pro demografy*. 3. přepracované vyd. Praha: SLON, 2009, 241 s. ISBN 978-80-7419-012-4.

KÁRNÍKOVÁ, Ludmila. *Vývoj obyvatelstva v českých zemích 1754-1914*. 1. vyd. Praha: Nakl. ČSAV, 1965, 401 s.

KEZELIUS BYDŽOVSKÝ, Jiří a Zdeněk Kamper. *Kronika mladoboleslavská od Mistra Jiřího [Kezelia] Bydžovského: vydáno na oslavu 600. výročí povýšení Mladé Boleslavě na město*. Mladá Boleslav: Městská rada mladoboleslavská, 1935, 400 s.

KNOB, Jan, a kol. *Mladoboleslavsko*. 1. vyd. Praha: Středočeské nakladatelství a knihkupectví, 1979, 192 s.

KOŽÍŠEK, Petr a Jan KRÁLÍK. *L&K-Škoda 1895-1995: Laurin & Klement jest nejlepší známkou světa (Díl 1)*. 1. vyd. Praha: Motorpress, 1995a, 249 s. ISBN 80-901749-1-4.

KOŽÍŠEK, Petr a Jan KRÁLÍK. *L&K-Škoda 1895-1995: Let okřídleného šípu (Díl 2)*. 1. vyd. Praha: Motorpress, 1995b, 347 s. ISBN 80-901749-3-0.

MAREŠ, Petr. *Nezaměstnanost jako sociální problém*. 3. rozšířené vyd. Praha: Sociologické nakladatelství, 2002, 172 s. ISBN 80-86429-08-3.

PANCOVÁ, Jitka, a kol. *Města České republiky v retrospektivě*. Praha: Český statistický úřad, 1996, 364 s. ISBN 80-85949-38-5.

PAVLÍK, Zdeněk. *Základy demografie*. 1. vyd. Praha: Academia, 1986, 732 s.

RŮŽKOVÁ, Jiřina, Josef ŠKABAL. *Historický lexikon obcí České republiky 1869 - 2005*. 1. vyd. Praha: Český statistický úřad, 2006, 759 s. ISBN 80-250-1277-8.

TRTÍLEK, Václav. *Mladá Boleslav od minulosti k dnešku*. Mladá Boleslav: Městský národní výbor, 1974, 375 s.

VANĚK, Václav. *Okres Mladoboleslavský: nástin statisticko-historický*. Praha: Nakladatel František Antonín Urbánek, 1878, 170 s.

VLČEK, Vladimír (ed.). *Vodní toky a nádrže*. 1. vyd. Praha: Academia, 1984, 213 s.

WALDHAUSER, Jiří, a kol. *Mladoboleslavsko v proměnách času*. Vyd. 1. Praha: Libri + Okresní muzeum Mladá Boleslav, 1997, 197 s. ISBN 80-85983-34-6.

ZLÁMAL, Vladislav, a kol. *Mladá Boleslav, Lysá nad Labem, Nové Benátky*. Brno: Národohospodářská propagace Čech a Moravy, 1941, 215 s.

Elektronické nosiče a www stránky

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. [on-line]. [vid. 18. 2. 2015]. Dostupné z: http://www.stredocesky.czso.cz/xs/redakce.nsf/i/okres_mlada_boleslav

MINISTERSTVO PRÁCE A SOCIÁLNÍCH VĚCÍ: *Statistiky nezaměstnanosti (2013)* [on-line]. [vid. 10. 3. 2015]. Dostupné z: <http://portal.mpsv.cz/sz/download>

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ: *Integrovaný plán rozvoje území Mladá Boleslav (2014)* [on-line]. [vid. 10. 4. 2015]. Dostupné z: http://www.mmr.cz/getmedia/27991841-ce82-4dc0-acb0-7e8c5d0cd878/IPRU_Mlada_Boleslav_KOMPLET.pdf

MINISTERSTVO ŠKOLSTVÍ, MLÁDEŽE A TĚLOVÝCHOVY: *Rejstřík škol a školských zařízení (2014/2015)* [on-line]. [vid. 24. 2. 2015]. Dostupné z: <http://www.rejskol.msmt.cz/>

MINISTERSTVO VNITRA ČESKÉ REPUBLIKY: *Změny hranic okresů k 1.1.2007 (2015)* [on-line]. [vid. 28. 2. 2015]. Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/clanek/zmeny-hranic-okresu-k-1-1-2007.aspx>

ÖSTERREICHISCHES STAATSARCHIV: *Kriegsarchiv*. [on-line]. [vid. 19. 2. 2015]. Dostupné z: <http://www.oesta.gv.at/site/5001/default.aspx>

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC: *Silniční a dálniční síť (2012)* [on-line]. [vid. 25. 2. 2015]. Dostupné z: <http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/silnice-itrid>

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY: *Železniční tranzitní koridory (2014)* [on-line]. [vid. 25. 2. 2015]. Dostupné z: <http://provoz.szdc.cz/PORTAL/Show.aspx?path=/Data/Mapy/koridory.pdf>

STATUTÁRNÍ MĚSTO MLADÁ BOLESLAV: *Aktuality (2015)* [on-line]. [vid. 5. 3. 2015]. Dostupné z: <http://www.mb-net.cz/skoda-muzeum-ma-rekordni-navstevnost/d-35331>

ŠKODA AUTO A.S.: *Výroční zprávy (2013)* [on-line]. [vid. 5. 4. 2015]. Dostupné z: <http://www.skoda-auto.cz/news/pages/2013-03-20-annual-press-conference.aspx>

Ročenky

MĚSTO MLADÁ BOLESLAV. *Mladá Boleslav 2004: Zpráva o činnosti města v druhém roce volebního období 2002-2006*. Vyd. 1. Mladá Boleslav, 2005, 24 s.

Zákony

Ústavní zákon č. 347/1997 Sb., o vytvoření vyšších územních samosprávných celků a o změně ústavního zákona České národní rady č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky [online]. 1997, [vid. 27. 2. 2015]. Dostupné z: <http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=45807&nr=347~2F1997&rpp=15#local-content>

Vládní nařízení č. 3/1949 Sb., o územní organizaci okresů v českých zemích. In: *Sbírka zákonů republiky Československé, archiv* [online]. 1949, částka 2, s. 3–36 [vid. 27. 2. 2015]. Dostupné z: <http://web.archive.org/web/20110522061727/http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/1949/sb02-49.pdf>

Zákon č. 36/1960 Sb., o územním členění státu. In: *Sbírka zákonů Republiky československé, archiv* [online]. 1960, částka 15, s. 97–100 [vid. 27. 2. 2015]. Dostupné z: <http://web.archive.org/web/20110522053903/http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/sbirka/1960/sb15-60.pdf>

Mapy a atlasy

Landesvermessungsamt Böhmen und Mähren, 1942. *Übersichtskarte der Verwaltungsbezirke im Protektorat Böhmen und Mähren*. [1:1 000 000]. Mladá Boleslav: Státní oblastní archiv.

Okresní ústav geodézie a kartografie v Praze: Okresní měřické středisko Mladá Boleslav, 1960. *Mapa správního rozdělení okresu Mladá Boleslav*. [1:144 000]. Mladá Boleslav: Státní oblastní archiv.