

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

FAKULTA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

**Katedra aplikované geoinformatiky a územního
plánování**



**Výrobní zóny v České republice se zaměřením na
automobilový průmysl**

Bakalářská práce

**Vedoucí práce: Ing. Daniel Franke, Ph.D.
Bakalant: Zdeněk Šátek**

© 2017 ČZU v Praze

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Fakulta životního prostředí

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Zdeněk Šátek

Územní plánování

Název práce

Výrobní zóny v České republice se zaměřením na automobilový průmysl

Název anglicky

The manufacturing zones in Czech republic focused on the automotive industry

Cíle práce

Cílem této práce je identifikovat potencionální výrobní zóny se zaměřením na automobilový průmysl v České republice. Cílem je vyhledat lokality, ve kterých se výrobní zóny stavějí a nalézt rozdíly před a po výstavbě. Student se zaměří na čtyři velké průmyslové zóny (Kolín – Ovčáry, Mladá Boleslav, Nošovice, Triangle) a podrobně vyhledat faktory, které ovlivňují jejich umístění z hlediska územního plánování a napojení na dopravní infrastrukturu.

Metodika

Student vyhledá a nastuduje odbornou literaturu a články s danou tématikou. Dále student popíše čtyři velké automobilové průmyslové zóny v ČR (Kolín – Ovčáry, Mladá Boleslav, Nošovice, Triangle). Popíše faktory, které ovlivnily výstavbu zón v daných místech. Dále zhodnotí situaci týkající se územního plánování před a po výstavbě zón. Z datových zdrojů využije geografická data související s využitím území (např. UrbanAtlas, ZABAGED, ÚP), a dále pak bude využívat data Českého statistického úřadu. U vybraných zón budou získaná data analyzována v programu ArcMap a jejich výsledky poslouží k dalším částem práce, jako je například vazba na stávající zástavbu, dopravní dostupnost, napojení na infrastrukturu, naplněnost ÚP, zaměstnanost, životní prostředí, pracovní příležitosti. Získané poznatky budou aplikovány na lokalizaci nových zón v rámci ČR. Bude diskutována problematika nadměrné závislosti regionu na jednom druhu průmyslu.

Doporučený rozsah práce

cca. 50 stran + mapové výstupy v podobě schémat a kartogramů

Klíčová slova

průmyslová zóna, strategická průmyslová zóna, automobilový průmysl

Doporučené zdroje informací

- BRYNDA R., 2011: Umístování výrobních závodů a průmyslových zón v ČR a v Ústeckém kraji. In Urbanismus a územní rozvoj. Brno 2011. Roč. XIV, 1/2011, s. 44-51.
- KUNC J., 2005: Transformace českého průmyslu po roce 1989 – vliv přímých zahraničních investic. Brno 2005. 169s.
- POMIKÁLKOVÁ J., 2013: Průmyslové investice a jejich vliv na prostorovou strukturu a rozvoj města (případová studie města Kolín). České Budějovice 2013. Diplomová práce. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích. Pedagogická fakulta.
- SLÁMOVÁ T., 2015: Využití strategických průmyslových zón. Brno 2015. Diplomová práce. Masarykova univerzita. Ekonomicko-správní fakulta.
- ŠERÝ O., 2010: Český průmysl po roce 1989. Brno 2010. Diplomová práce. Masarykova univerzita. Přírodovědecká fakulta.
- ŠOLTYS J., 2008: Historie a současnost průmyslových zón. Brno 2008. Diplomová práce. Masarykova univerzita. Ekonomicko-správní fakulta.
- VANČURA M., 2000. Průmyslové zóny. In Geografické rozhledy. Roč. 9, č. 5, s. 124.

Předběžný termín obhajoby

2016/17 LS – FŽP

Vedoucí práce

Ing. Daniel Franke, Ph.D.

Garantující pracoviště

Katedra aplikované geoinformatiky a územního plánování

Elektronicky schváleno dne 27. 3. 2017

doc. Ing. Petra Šimová, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 28. 3. 2017

prof. RNDr. Vladimír Bejček, CSc.

Děkan

V Praze dne 06. 04. 2017

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci "Výrobní zóny v České republice se zaměřením na automobilový průmysl" jsem vypracoval samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu literatury na konci práce. Jako autor uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 20. 4. 2017

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval vedoucímu práce Ing. Danielu Frankemu, Ph.D. za vedení práce, cenné rady a připomínky, které mi v průběhu psaní mé bakalářské práce poskytl. Dále bych chtěl poděkovat mé rodině a přátelům, kteří mne ve studiu podporovali.

V Praze dne 20. 4. 2017

ABSTRAKT

Cílem bakalářské práce je identifikovat potenciální výrobní zóny se zaměřením na automobilový průmysl v České republice. Student se zaměří na čtyři velké průmyslové zóny (Kolín – Ovčáry, Mladá Boleslav, Nošovice, Triangle) a podrobně vyhledá faktory, které ovlivňují jejich umístění z hlediska územního plánování a napojení na dopravní infrastrukturu.

Rešeršní část bakalářské práce, která je zpracována na základě odborné literatury, seznamuje čtenáře nejprve s průmyslem v České republice v obecném pojetí, poté se zaměřuje na automobilový průmysl.

Dále jsou podrobně popsány vybrané automobilové průmyslové zóny v České republice. Poté je vytvořena tabulka, která vybrané automobilové průmyslové zóny hodnotí dle stanovených faktorů. Každý z faktorů je nejprve obecně popsán a poté kriticky aplikován na vybrané automobilové průmyslové zóny.

Analytická část bakalářské práce se zabývá vyhledáním nových ploch pro potenciální průmyslové zóny. Dle předchozích informací jsou vybrány nejdůležitější faktory ovlivňující umístění průmyslových zón a následně zpracovány v programu ArcMap. Výsledkem práce je multikriteriální analýza, která po zpracování všech faktorů navrhuje nové plochy pro potenciální průmyslové zóny v České republice.

Klíčová slova: průmyslová zóna, strategická průmyslová zóna, automobilový průmysl

ABSTRACT

Summary: The goal of this Bachelor thesis is to identify potential production zones with focus on automotive industry in the Czech Republic. The student will focus on four big production zones (Kolín – Ovčáry, Mladá Boleslav, Nošovice, Triangle) and he will find factors, which influence their placement in terms of local planning and linking to traffic infrastructure.

Research part of the Bachelor thesis, which is based on technical literature, introduces the reader first the industry in the Czech Republic in general approach, then it focuses on automotive industry in the Czech Republic.

Afterwards the chosen automotive production zones in the Czech Republic are described in detail. Then, one table is created, which evaluates chosen automotive production zones in the Czech Republic according to the set factors. Each factor is firstly described in general point of view and then it is critically applied on chosen automotive production zones in the Czech Republic.

Analytical part of the Bachelor thesis deals with finding new potential areas for industrial zones. The most important factors, which influence location of production zones and after that are processed in program ArcMap, are chosen according to previous information. The result of the thesis is multicriterion analysis, which after processing all the factors suggests new potential industrial zones in the Czech Republic.

Key Words: industrial zone, strategic production zone, automotive industry.

Obsah

1 Úvod.....	10
2 Cíl.....	10
3 Metodika.....	10
4 Literární rešerše.....	12
4.1 Průmysl ČR, jeho vývoj v posledních 20 letech, směřování.....	12
4.2 Průmyslové zóny ČR a jejich lokalizace.....	15
4.3 Legislativa spojená se vznikem průmyslových zón v ČR.....	18
4.4 Průmyslové zóny	19
4.5 Strategické průmyslové zóny	20
4.6 Automobilový průmysl jako jedno z hlavních průmyslových odvětví České republiky.....	22
4.7 Automobilový průmysl ve vztahu k územnímu plánování	23
4.8 Představení vybraných automobilových průmyslových zón pro stanovení kritérií jejich vzniku	24
4.8.1 SPZ Kolín-Ovčáry.....	24
4.8.2 PZ Mladá Boleslav	26
4.8.3 SPZ Nošovice.....	27
4.8.4 SPZ Triangle	30
5 Tabulka hodnocení vybraných průmyslových zón.....	32
5.1 Kritéria hodnocení pro vybrané průmyslové zóny	33
5.2 Stupnice hodnocení	35
5.3 Vlastní hodnocení vybraných průmyslových zón	35
5.4 Vyhodnocení tabulky	43

6 Analytická část	45
6.1 Data potřebná k analytické části.....	45
6.2 Kritéria hodnocení analytické části	46
6.3 Samotné zpracování dat analytické části.....	46
6.3.1 Silniční doprava	47
6.3.2 Železniční doprava	48
6.3.3 Letecká doprava	49
6.3.4 Lokace	51
6.3.5 Přírodní charakter.....	53
6.3.6 Rozvojové oblasti a rozvojové osy	53
6.3.7 Pracovní síla.....	54
6.4 Multikriteriální analýza	56
7 Diskuze.....	60
8 Závěr.....	61
9 Zdroje literatury.....	63
10 Přílohy	66
10.1 Automobilový průmysl ve vztahu k územnímu plánování	66

1 Úvod

Významnou roli ekonomiky daného státu hrají průmyslové zóny. Plánování jejich samotné výstavby je dlouho probíhající proces, který je ovlivněn mnoha faktory. Zóny nejsou pouze velkou zásobárnou pracovních pozic, ale svojí rozlohou a rozmanitostí velice zasahují do krajiny a od počátku mění ráz celé lokality.

Tato bakalářská práce se zabývá faktory, které ovlivňují výstavbu takových zón, a po detailním zhodnocení také navrhuje nové plochy pro potenciální průmyslové zóny.

2 Cíl

Cílem této práce je identifikovat potenciální výrobní zóny se zaměřením na automobilový průmysl v České republice. Cílem je vyhledat lokality, ve kterých se výrobní zóny stavějí a nalézt rozdíly před a po výstavbě. Student se zaměří na čtyři velké průmyslové zóny (Kolín – Ovčáry, Mladá Boleslav, Nošovice, Triangle) a podrobně vyhledá faktory, které ovlivňují jejich umístění z hlediska územního plánování a napojení na dopravní infrastrukturu.

3 Metodika

- 1) Nejprve je v bakalářské práci zpracována literární rešerše. Rešerše se nejprve zabývá obecnými informacemi o průmyslu v České republice, historií a legislativou se dále hodnotí pojmy jako průmyslové zóny, strategické průmyslové zóny a detailně popisuje automobilový průmysl jako jedno z hlavních průmyslových odvětví v ČR. Jsou vybrány čtyři velké automobilové průmyslové zóny (Kolín – Ovčáry, Mladá Boleslav, Nošovice, Triangle), které jsou detailně popsány jak z hlediska jejich výroby, velikosti a lokace, tak z hlediska jejich vzniku.
- 2) V další fázi bakalářské práce je zpracována tabulka, která vybrané automobilové průmyslové zóny kriticky hodnotí dle vybraných faktorů. Vybrané faktory se týkají dopravní infrastruktury, technické infrastruktury, pracovní síly, lokace, funkční plochy, přírodního charakteru a tzv. měkkých faktorů. Faktory jsou nejprve obecně popsány a poté aplikovány na vybrané automobilové průmyslové zóny. Zóny jsou hodnoceny dle vybraných faktorů

mezi sebou. Stupnice hodnocení zón je subjektivně navržena studentem a je značena [++], [+], [0], [-], [--]. Hodnocení je sestupné.

- 3) V analytické části bakalářské práce jsou vybrány faktory, které se z velké části podobají faktorům z předchozí kapitoly. Jedná se o faktory, které ovlivňují vznik průmyslových zón. Faktory jsou navrženy subjektivně. Jedná se o dopravní infrastrukturu (silniční doprava, železniční doprava, letecká doprava), lokace, přírodní charakter, rozvojové oblasti a rozvojové osy, pracovní síla. Každému z vybraných činitelů je vytvořena obalová zóna buffer, která je dle výše uvedené stupnice hodnocení obodována. V této fázi se jedná pouze o hodnocení [++], [+], z důvodu nalezení ideálních podmínek pro nové plochy potenciálních průmyslových zón. Všechny tyto faktory jsou v programu ArcMap zpracovány do mapových podkladů, které graficky znázorňují jejich polohu a obalovou zónu.
- 4) Dále je vytvořena multikriteriální analýza, která všechny faktory spojuje do jednoho mapového podkladu, který ukazuje nové plochy pro potenciální průmyslové zóny. Činitelé jsou do multikriteriální analýzy zakomponovány dle důležitosti. Student subjektivně vybral ty nejdůležitější [++] a ty méně důležité [+].
- 5) Na závěr je diskutována problematika výběru nových lokalit, srovnání nalezených ploch s plochami automobilového průmyslu zpracovaným agenturou pro podporu podnikání a investic a srovnáním nových ploch s daty z Českého statistického úřadu (Nezaměstnanost v ORP, Uchazeči o zaměstnání v ORP).

4 Literární rešerše

4.1 Průmysl ČR, jeho vývoj v posledních 20 letech, směřování

Důležitou roli pro pojem průmyslové zóny/parky hrál rok 1989. V roce 1989 proběhl proces zvaný transformace. Došlo k přeměně ze socialistického státu na demokratický. V té době se změnila i ekonomika, společnost a víceméně všechny oblasti lidského života. Postupem času se některé typické průmyslové oblasti staly problematickými. Šlo například o kraj Moravskoslezský a Ústecký. Za hlavní příčinu lze označit nevyhovující sktrukturu v ekonomice. Dominance jednoho odvětví nebo jednoho velkého podniku, malý podíl progresivního terciéru, zhoršení životního prostředí nebo sociálně-demografické vlastnosti (např. více trestných činů) (ŠERÝ, 2010).

Dne 12. července roku 2000 přijala vláda České republiky strategii pro regionální rozvoj ČR a zároveň schválila typy a vymezení regionů se soustředěnou podporou státu. Vymezila dva základní typy problémových oblastí, a to strukturálně postižené regiony a hospodářsky slabé regiony. Tyto typy odpovídaly záměrům strukturální politiky Evropské unie (KUNC, TONEV, ANDRÁŠKO, 2008). Agentura CZECHINVEST (2009) popisuje situaci takto: V roce 1998 došlo ke schválení programu na podporu rozvoje průmyslových ploch usnesením vlády č. 298/98 později doplněném zákonem č. 72/2000 Sb., o investičních podmínkách. Průmyslové plochy měly být stavěny hlavně na „zelené louce“. V programu byly především zmíněny nástroje podpory investic. Jedná se o nástroje: Sleva na dani z příjmu právnických osob po dobu deseti let (nově vzniklé společnosti) nebo částečná sleva na dani z příjmu právnických osob u společnosti existujících. Dále pak dotace na vytváření pracovních příležitostí, dotace na školení a rekvalifikace a poskytnutí průmyslového pozemku za nízké ceny nebo zainvestování inženýrských sítí. Tento program byl platný do roku 2005. Potenciál projektů na „zelené louce“ se naplnil a nástroje této politiky vyžadují doplnění určitých nových prvků, které více odpovídají realitě. Příliv přímých zahraničních investic vytvořil tisíce nových pracovních příležitostí a přispěl tak ke kultivaci parametrů trhu práce, včetně jeho kvalitativní struktury, motivačních prvků apod. (ZAHRADNÍK, JEDLIČKA, 2008). V roce 2006

vznikl a byl schválen Program na podporu podnikatelských nemovitostí. Ten je zaměřen na rozvoj strategických průmyslových zón a na brownfields (CZECHINVEST, 2015).

Rozvojové zóny jsou v zemích střední a východní Evropy, ale i v České republice významným nástrojem regionálního rozvoje. Z pohledu přílivu zahraničního kapitálu, zaměstnanosti a dalších ekonomických přínosů pro konkrétní region jsou průmyslové zóny velmi významným typem rozvojových zón (KUNC, TONEV, ANDRÁŠKO, 2008).

Významnou roli v rozvoji ekonomiky České republiky hraje příliv zahraničních investorů, který napomáhá řešit základní ekonomické a sociální problémy v regionech. Jeden z hlavních nástrojů na podporu investic jsou tzv. investiční pobídky, které mimo jiné zahrnují dotace obcím na přípravu průmyslových zón pro investory (PASKOVÁ, 2006).

Průmyslové parky se dělí na dva základní typy – průmyslové zóny a vědeckotechnické parky. V průmyslových zónách staví investoři své výrobní závody, kdežto ve vědeckotechnických parcích je hlavní předmět výzkum (ŠOLTYS, 2008).

Jedním z hlavních důvodů zakládání průmyslových parků je podpora vytváření nových přímých pracovních příležitostí. V těchto parcích ale vznikají i pracovní příležitosti nepřímé. Jedno místo vytvořené investorem generuje v průmyslové výrobě vznik minimálně jednoho až dvou pracovních míst dalších, a to například u dodavatelů, případně v navazující další výrobě nebo ve službách. Při výstavbě zón jsou sledovány další cíle jako aktivizace soukromého podnikání, zvyšování životní úrovně a kupní síly obyvatelstva v regionu. Finanční zisk z prodeje a pronájmu pozemků zón budovaných z veřejných prostředků je většinou nulový někdy i záporný, pro soukromé průmyslové zóny je zisk hlavním motivem výstavby (VITURKA, 2000).

Rozdělení průmyslových zón

Studie zpracovaná pro CzechInvest s názvem „Rozvoj podnikatelských parků – Program pro ČR“ definuje šest základních typů průmyslových zón ČR.

- místní průmyslová zóna
- regionální průmyslová zóna
- zóna strategického významu (strategická průmyslová zóna)
- podnikatelský park regionálního významu
- podnikatelský park národního významu
- speciální rozvojové parky

Pro ilustraci jsem detailněji popsal tři nejdůležitější.

Místní průmyslová zóna

Místní průmyslová zóna je nepřilíš velký pozemek s vhodnou dopravní dostupností. V zóně je adekvátní napojení na technickou infrastrukturu a komunikační technologie. Je vytvořen kvalitní propagační program obsahující data o samotné zóně, ekonomických a sociálních podmínkách v okolí, jako jsou úroveň bydlení, pracovní síla a vzdělání obyvatelstva. V těchto zónách jsou nízké náklady na stavbu i provoz a příznivé podnikatelské klima v komunitě (ŠOLTYS, 2008).

Regionální průmyslová zóna

Tento typ zón se nachází v blízkosti obce s alespoň 40 000 ekonomicky aktivními obyvateli v dojížděkové vzdálenosti do 45 minut. Je již kapacitně větší a vyžaduje velmi kvalitní dopravní napojení a technickou infrastrukturu. V blízkosti zóny se nachází dálnice nebo silnice I. třídy a napojení na železnici. Zóna má dobře zpracované marketingové materiály pro propagaci (ŠOLTYS, 2008).

Zóna strategického významu (strategická průmyslová zóna), (SPZ)

Kompletně připravená plocha s odpovídající rozlohou. Zóna je v majetku jediného (pokud možno veřejného) vlastníka. Jsou vyřešeny majetkoprávní vztahy včetně restitučních nároků. Zóna je prezentovaná pro velké investiční projekty, v územním plánu je zdůrazněno její využití. Může se stát, že zóna je připravena pouze pro

jednoho investora. Bezprostřední blízkost dálnice a železnice je nutností, výhodou je i blízkost letiště. Podmínkou je minimálně 180 000 obyvatel v dojížděkovém čase 45 minut (ŠOLTYS, 2008).

Rok	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Počet podpořených zón	2	20	46	58	71	79	89	92	102
Počet investorů	0	36	67	131	166	208	284	360	398
Počet vytvořených nových pracovních míst	0	4650	7619	15806	21857	22718	32948	50810	63830
Výše investice ze strany investora (mil. Kč)	0	10574	54799	88491	103387	117307	137332	147475	161851
Výše státní podpory (mil. Kč)	61	357	602	1117	2353	3202	4260	5267	7227

Tabulka č. 1: Podpořené průmyslové zóny v letech 1998-2005 (Zdroj: Czechinvest.org)

V tabulce č. 1 můžeme vidět podpořené zóny mezi lety 1998-2005. Zvláště velký nárůst podpory je mezi lety 1998-2000. V tabulce si můžeme všimnout i investic nejen z řad investorů, ale i ze strany státu. Stát hrál ve vzniku průmyslových zón důležitou roli.

4.2 Průmyslové zóny ČR a jejich lokalizace

Zjistit přesné číslo počtu průmyslových zón v České republice je velice nesnadný úkol. Pojem „průmyslová zóna“ (PZ) má celkem široké vymezení. V roce 2002 bylo na území České republiky celkově 202 průmyslových zón. Zhruba polovinu podpořila agentura CzechInvest buď přímou finanční dotací, nebo převodem pozemků ze zemědělského půdního fondu. Další zdroj, a to portál regionálních informačních serverů udává celkem 161 průmyslových zón na území České republiky (RISY, 2008). Dle Agentury pro podporu podnikání a investic se v ČR ve všech 14 krajích nachází celkem 147 průmyslových zón. Nejvíce průmyslových zón (18) se nachází v Jihočeském kraji. Nejméně průmyslových zón můžeme zaznamenat na území Hlavního města Prahy, a to průmyslovou zónu jednu (CZECHINVEST, 2015). VITURKA (1998) nejprve zmiňuje všeobecné faktory, podle kterých se prvotně investor řídí, než si vybere správnou lokalitu. Faktory se týkají politické stability, intenzity ekonomického růstu, kvality legislativního prostředí, úrovně

úrokových sazeb a daňového zatížení. Dále pak rozděluje lokalizační faktory do šesti skupin:

- a) Obchodní faktory – blízkost trhu a hlavních zákazníků, přítomnost zahraničních firem, podpůrné služby jako například služby pro podniky, zprostředkovatelské, projekční a vědecko-výzkumné služby
- b) Pracovní faktory – kvalita a všeobecná dostupnost pracovních sil, flexibilita pracovních sil jako například schopnost přizpůsobovat se měnícím se podmínkám
- c) Infrastrukturní faktory – kvalita silničních a železničních komunikací, blízkost větších letišť, kvalitní telekomunikace
- d) Nákladové faktory – cena práce a stavebních pozemků
- e) Lokálně-regionální faktory – nabídka rozvojových ploch, potenciál finanční participace (investiční pobídky)
- f) Environmentální faktory – kvalita života, urbanisticko-přírodní atraktivita (ŠERÝ, 2010)

Státy střední a východní Evropy jsou dle PAVLÍNKY (1998) obecně atraktivní pro zahraniční investory z důvodu vysoké vzdělanosti, kvalifikace a zručnosti zdejší pracovní síly, která je v porovnání s jinými státy relativně levná. Mezi další důvody patří otevřená ekonomika (ČR je politicky stabilní a je členem EU) a blízkost bohatému západu. Dle ŠERÉHO (2010) lze v ČR vyzdvihnout ještě sousedství s Německem a Rakouskem dlouhou průmyslovou tradici a dobrou dopravní infrastrukturu ve srovnání s jinými zeměmi.

Dle agentury pro podporu podnikání a investic je Česká republika výbornou základnou pro výstavbu průmyslových zón. Je hned několik důvodů, proč si investoři v oblasti automotive vybírají právě ČR:

- Poloha – ČR se nachází ve středu Evropy, kterou rozděluje na východ a západ.
- Součást EU – ČR je součástí Evropské Unie, která je ekonomicky velice silná. Dá se tak předpokládat podpora EU a stabilní ekonomická situace.

- Schengenský prostor – většina států EU. V prostorech Schengenu je možné cestovat bez hraničních kontrol a povolení, což je velkou výhodou.
- Nízké personální náklady.
- Hustá síť dodavatelů.
- Vysoká úroveň vzdělání – Kvalifikovaná pracovní síla (CZECHINVEST, 2015).

S pozitivy vzniku nových průmyslových zón jsme se setkali již v první kapitole a je potřeba vyjmenovat také nějaká negativa. Dle PAVLÍNKY (2004) bychom měli brát na vědomí dlouhodobá negativa spojená s efektem přímých zahraničních investic. Například vytvoření závislosti hospodářství na zahraničním kapitálu, kontrola ze zahraničí, závislost firem na mateřských společnostech nebo odlákání kvalifikovaných pracovníků z domácích firem.

Lokalizace průmyslových zón

Na lokalizaci průmyslových zón lze nahlížet jak v rámci hranic administrativních správních jednotek, tak ve smyslu konkrétního umístění na lokální úrovni. V posledních letech stále více vzrůstá debata ohledně využívání brownfields v kontrastu k investicím na „zelené louce“. Za účelem podpory využívání brownfields vznikla v roce 2008 Národní strategie regenerace brownfieldů, která byla podporována agenturou CzechInvest ve spolupráci s kraji. Na území republiky bylo lokalizováno 2 355 takovýchto lokalit o rozloze více než 100 km² (ŠERÝ, 2010).

Agentura pro podporu podnikání a investic (CzechInvest) nám přinesla výčet prioritních sektorů české ekonomiky a jejich výhledů do budoucna. Na prvním místě a jako páteří sektor českého průmyslu se ukázal být automotive. Tento sektor staví zejména na tradici, kvalitních technických vysokých školách či výborných jazykových znalostech české populace. Na dalších příčkách se umístily průmysly letecký a kosmický, IT nebo například elektrotechnický (CZECHINVEST, 2009).

Dle sdružení automobilového průmyslu Česká republika produkuje v rámci Evropy nejvíce automobilů na osobu. Společně s Českou republikou se umístilo Slovensko a

Slovinsko. Členské firmy Sdružení automobilového průmyslu, mezi něž patří i Škoda auto, a.s.; TPCA Czech, s.r.o. a Hyundai Motor Manufacturing Czech, s.r.o. se v roce 2008 podílely na celkové průmyslové produkci České republiky vyjádřené tržbami 19 % a na exportu České republiky 18, 7 % (ŠERÝ, 2010).

4.3 Legislativa spojená se vznikem průmyslových zón v ČR

Se záměrem vzniku nových průmyslových zón přichází i s tím spojená legislativa. Celý proces výstavby a následného fungování je velice složitý. Zákony jsou mezi sebou provázané a celá procedura výstavby může trvat velice dlouho.

Dle agentury CZECHINVEST (2009) jsem se snažil některé zákony vypsát a více se zaměřit na legislativu spojenou s územním plánováním.

Prvotním předpokladem a nejdůležitějším faktorem pro stavbu nemovitosti je soulad záměru s územním plánem, územním rozhodnutím, stavebním povolením a kolaudačním či jiným rozhodnutím opravňujícím k užívání stavby.

- zákon č. 183/2006 Sb., stavební zákon
- k územnímu rozhodnutí doložit stanovisko EIA dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí
- ke stavebnímu povolení tzv. integrované povolení (IPPC) zákon č. 76/2002 Sb., o integrované prevenci a omezování znečištění
- postup správních úřadů při rozhodování a vydávání nejrůznějších stanovisek a jiných právních aktů zákon č. 500/2004 Sb., Správní řád

Zákony spjaté s životním prostředím:

- zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny
- zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech
- zákon č. 254/2001 Sb., o vodách
- zákon č. 86/2002 Sb., o ovzduší
- zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu.

Další související zákony:

- zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách

- zákon č. 128/2000 Sb., o obcích,
- zákon č. 129/2000 Sb., o krajích,
- zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník,
- zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník,
- zákon č. 344/1992 Sb., o katastru nemovitostí

4.4 Průmyslové zóny

Pojem průmyslová zóna je v různých zdrojích popisován různě. Agentura pro podporu podnikání a investic popisuje průmyslovou zónou: „Ucelené souvislé území přibližně obdélníkového tvaru, vymezené v závazné části schváleného územního plánu velkého územního celku či schváleného územního plánu obce jako území současně zastavěné převážně objekty pro průmyslovou výrobu, obchod, služby nebo jako zastavitelné území vhodné převážně pro umístování průmyslové výroby, obchodu, služeb (CZECHINVEST, 2014).

Ústav územního rozvoje ve svých principech a pravidlech územního plánování popisuje průmyslovou zónu: Ucelený soubor kompaktních univerzálních objektů vhodných pro lehkou, hygienicky nezávadnou výrobu s účelně vyřešenou dopravou a velkým podílem zeleně mezi jednotlivými objekty. Provoz v těchto zónách je kompletně situován uvnitř objektů, jež jsou zpravidla bez oplocených dvorů, s možností volného pohybu návštěvníků. Průmyslová zóna je tedy uceleným komplexem průmyslu a služeb s řadou integrovaných funkcí odborného charakteru. Takovýto komplex synergicky využívá vzájemné podpory jednotlivých firem ve výměně informací, poradenství, společné prezentace a využívání mezinárodních kontaktů (CZECHINVEST, 2012).

Důležitými pojmy pro téma průmyslové zóny jsou greenfield a brownfield. Každý ekonomický subjekt (nejenom průmyslová zóna) může vzniknout buď na zelené louce (greenfield) nebo revitalizací staré průmyslové zóny (brownfield).

Pojmem brownfield rozumíme nemovitost, která je nedostatečně využívána, je zanedbaná a případně i kontaminovaná. Nelze ji efektivně a vhodně využít, aniž by

proběhl proces její regenerace. Vzniká jako pozůstatek průmyslové, zemědělské, vojenské či jiné aktivity (CZECHINVEST, 2014).

V případě greenfieldu se jedná o pozemky a volné plochy mimo kompaktně zastavěná území měst původně určené k zemědělskému, lesnickému a rekreačnímu využívání, které byly změnou územně plánovací dokumentace definovány jako rozvojové lokality určené k rezidenční, komerční nebo průmyslové zástavbě. Po změně funkce dochází k jejich vybavení dopravní a technickou infrastrukturou s využitím soukromých či veřejných rozpočtů. Takto připravené plochy jsou postupně zastavovány (UDRŽITELNÝ ROZVOJ, 2007).

4.5 Strategické průmyslové zóny

Bavíme-li se o strategické průmyslové zóně, její velikost musí být minimálně 200 ha. Pokud je zóna vystavěna v území brownfields (zastavěné, nevyužívané území), musí rozloha činit alespoň 100 ha. Jsou to zóny připravované pro významného či vážného investora, který se zaváže k realizaci významné výše investice a s tím i k vytvoření určitého počtu pracovních míst. Příprava strategických zón probíhá vždy ve spolupráci Ministerstva průmyslu a obchodu, agentury CzechInvest a zástupci krajské a místní samosprávy (CZECHINVEST, 2012)

Strategické průmyslové zóny se zaměřují na získání strategických investorů z oblasti vyspělých technologií zpracovatelského průmyslu, či investorů podílejících se na budování a rozvoji technologických center, center strategických služeb a vytvářením pracovních míst v oborech vědy a výzkumu (CZECHINVEST, 2011)

Dle agentury CZECHINVEST (2015) je v České republice v současné době několik ještě ne zcela obsazených strategických průmyslových zón:

1. Kolín – Ovčáry
2. Ostrava – Mošnov
3. Most – Joseph
4. Žatec – Triangle
5. Holešov
6. Nošovice
7. Škoda Plzeň

	Kolín – Ovčáry	Ostrava – Mošnov	Most – Joseph	Žatec – Triangle	Holešov	Nošovice	Škoda Plzeň
Velikost	370 ha	200 ha	192 ha	364 ha	360 ha	261 ha	190 ha
Funkční plocha	315 ha	145 ha	129,5 ha	242 ha	85 ha	261 ha	188 ha
Kraj	Středočeský	Moravskoslezský	Ústecký	Ústecký	Zlínský	Moravskoslezský	Plzeňský

Tabulka č. 2: Strategické průmyslové zóny (Zdroj: Czechinvest.org)

Faktory ovlivňující výběr Strategické průmyslové zóny:

Dle SLÁMOVÉ (2015) je několik vzájemně propojených faktorů, které ovlivňují výstavbu strategických průmyslových zón.

Patří mezi ně dopravní infrastruktura, technická infrastruktura, pracovní síla, zvýhodnění nabízená státem, pozemky, administrativní faktor, dodavatelsko-odběratelské vztahy a tzv. měkké faktory.

1. Dopravní infrastruktura

Pro strategické průmyslové zóny je důležitá bezprostřední blízkost dálnice a železnic, výhodou je i blízkost letiště. Dobré napojení na dopravní infrastrukturu hraje důležitou roli při rozhodování investora. Pro investora jsou při kvalitní dopravní infrastrukturu sníženy jeho náklady spojené s výrobou.

2. Technická infrastruktura

Dalším důležitým faktorem je technická infrastruktura. V tomto případě záleží na požadavcích investora. Pod pojmem se skrývá vybavenost pozemků inženýrskými sítěmi jako jsou elektřina, voda, plyn, odpad, telekomunikace.

3. Pracovní síla

Tento faktor je posuzován z hlediska ceny (mzdové náklady), množství a kvalifikační struktury. Pro kvalitní obsluhu pracovní síly pro strategickou zónu je 180 000 obyvatel v dojížděkovém čase 45 minut.

4. Zvýhodnění nabízená státem

Formy poskytovaných pobídek ze strany státu jsou především zvýhodněné úvěry, státní záruky, dotace na počáteční investici, slevy na dani a sociální a zdravotní pojištění.

5. Pozemky

Na prvním místě je zcela určitě cena pozemku. Dále potom poloha a velikost pozemků, dle záměrů investora.

6. Administrativní faktor

Pod tento faktor lze zařadit spolupráci s orgány státní a veřejné správy, právní rámec podnikání, vydávání územního a stavebního povolení.

7. Dodavatelsko-odběratelské vztahy

Tento faktor přináší investorům značné úspory. Jedná se o snížení nákladů z důvodu blízkosti ostatních závodů.

8. Měkké faktory

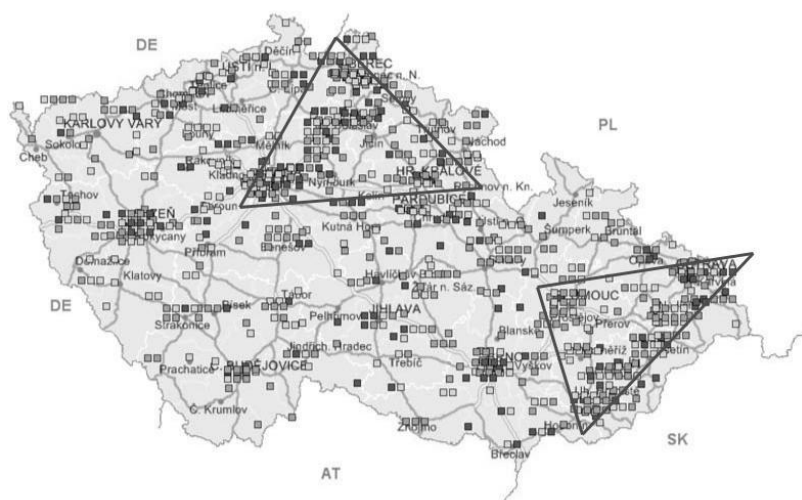
Mezi tento faktor lze zařadit například dostupnost bydlení pro zaměstnance, dostupnost škol, kultury, zdravotnictví a sportu.

4.6 Automobilový průmysl jako jedno z hlavních průmyslových odvětví České republiky

Automobilový průmysl je již tradičně začleňován mezi páteřní odvětví české ekonomiky.

Průmyslová tradice Českých zemí vznikala již v době Rakousko-Uherska. Význam automobilového průmyslu rostl dále v Československu a později v České republice. V době před první světovou válkou a v době meziválečné rostl rozvoj tohoto průmyslu reprezentovaný značkami Laurin & Klement (později Škoda), Aero, Tatra atd. Po roce 1989 pokračovala nadále tradice automobilového průmyslu. Privatizace automobilového průmyslu na rozdíl od jiných odvětví proběhla úspěšně. (NOVOSÁK A KOL., 2010).

Stěžejní funkci automobilového průmyslu v České republice dnes nesou tři hlavní výrobci automobilů: Škoda Auto, TPCA a Hyundai. Nadále jsou v České republice výrobci nákladních automobilů Tatra a Avia, výrobci autobusů Iveco SOR a výrobce motocyklů Jawa. Největší část produkce automobilového průmyslu mají však dodavatelé komponentů a dílů. V ČR je kromě tradičních domácích dodavatelů velké množství zahraničních nadnárodních dodavatelských korporací (DAMBORSKÝ A KOL., 2012).



Obrázek č. 1: Plochy soustředěné na automobilový průmysl (Zdroj: Czechinvest.org)

Regionální rozložení automobilového průmyslu

Obrázek č. 1 charakterizuje základní rozložení automobilového průmyslu v ČR. Topografickou lokalizací lze identifikovat dvě hlavní oblasti s nejvyšší koncentrací automative. První oblastí je trojúhelník Praha-Liberec-Hradec Králové a druhou oblastí je na Moravě trojúhelník Uherské Hradiště-Olomouc-Ostrava (CZCHAUTOMOTIVE, 2015)

Se jménem společnosti Škoda Auto je třeba vyzdvihnout image České republiky. Škoda Auto je vzorem pro velké zahraniční investory nejen v automobilovém průmyslu a Českou republiku ztraktivňuje jako region již od 90. let. (DAMBORSKÝ A KOL., 2012).

4.7 Automobilový průmysl ve vztahu k územnímu plánování

Tato kapitola se zabývá zařazením průmyslových zón do územně plánovací dokumentace dotčených obcí a do zásad územního rozvoje jednotlivých krajů. Jsou vždy vybrány kapitoly, které se nacházejí v dokumentech. Je vytvořena pro ilustraci zasazení velkých průmyslových areálů do dokumentů, které se podílejí na územním plánováním. Kapitola se nachází v příloze na konci bakalářské práce.

4.8 Představení vybraných automobilových průmyslových zón pro stanovení kritérií jejich vzniku

Pro tuto práci jsem vybral 4 nejdůležitější průmyslové zóny se zaměřením na automobilový průmysl v České republice. Každá z vybraných zón má svá specifika a je něčím ojedinělá.

Jedná se o SPZ Kolín – Ovčáry, PZ Mladá Boleslav, SPZ Nošovice, SPZ Triangle.

V této kapitole jsem zóny podrobně popsal, aby čtenář lépe pochopil praktickou část práce.

4.8.1 SPZ Kolín-Ovčáry

Strategická průmyslová zóna Kolín-Ovčáry je spojována především s investicí automobilových firem Toyota/PSA, Peugeot, Citroen. Výrobní závod je situován ve Středočeském kraji přibližně 4 km od města Kolín. Zóna leží na katastrálních územích obce Ovčáry a města Kolín. Zóna má rozlohu 370 ha, přičemž největší investor, TPCA, leží na ploše 150 ha. Závod počítal přibližně s 3000–3500 pracovními místy. Projekt společného podniku firem Toyota, Peugeot, Citroen na výrobu automobilů je zatím největší dokončenou zahraniční investicí v České republice. Dle odhadů ekonomů TPCA přispěla zóna v roce 2005 1,5 – 2 % k růstu HDP v ČR. Ročně od svých dodavatelů odebere výrobní díly za 20 miliard Kč a její roční obrát činí 50 miliard Kč, což je samozřejmě nezanedbatelný přínos pro domácí ekonomiku (ŠOLTYS, 2008).

Příprava strategické průmyslové zóny Kolín-Ovčáry se uskutečnila za významné podpory státu. Byla postupně přijata tři usnesení vlády a to č.708/2001, č.66/2002, č.452/2002. Stavební práce začaly v květnu roku 2002. První etapa počítala s napojením a technickou infrastrukturou, která byla především zaměřena na obsluhu páteřních rozvodů pro výstavbu automobilky TPCA (SLÁMOVÁ, 2015).

V roce 2003 byl vytvořen hlavní úsek technické a dopravní infrastruktury a započala etapa druhá. Samotná zóna pak disponuje vlastní čističkou odpadních bod, železniční vlečkou a obslužnými komunikacemi (SLÁMOVÁ, 2015)

Dle CZECHINVEST (2015) je v současnosti na území zóny deset investorů:

- TPCA Czech s.r.o.
- GEFCO Česká republika s.r.o.
- Yusen Logistics (Czech) s.r.o.
- Lear Corporation Czech Republic s.r.o.
- Toyota Tsusho Europe S. A.
- DIRAC Industries s.r.o.
- Ingersoll-Rand Equipment Manufacturing Czech Republic s.r.o.
- UNIKOM a.s.
- CCM Machinery s.r.o.
- SOLARCO Machinery s.r.o.

Doprava:

- Silnice: Lokalita leží v dosahu IV. transevropského multimodálního koridoru. Vzhledem k opožděnému postupu výstavby dálnice D11 E67 Praha – Hradec Králové – Meziměstí – Polsko je lokalita napojena silnicí II/125 Psáře – Kolín – Poděbrady na již realizovaný úsek dálnice D11 – MÚK (mimoúrovňové křížení) Poděbrady – východ. S ohledem na generované silné přepravní vztahy PZ je současně navrženo kvalitní napojení lokality na silnici I/38 Mladá Boleslav – Kolín – Jihlava (D1) - Znojmo – Rakousko, vedenou v nové trase mimo centrum Kolína s novým mostem přes Labe.
- Železnice: Lokalita je v dosahu hlavní celostátní tratě č. 231 Praha – Lysá n. Labem – Poděbrady – Kolín s nejbližší železniční stanicí Veltruby (1,5 km severně) a má návaznost na I. a III. tranzitní železniční koridor – trať č. 011 a 010 Praha – Kolín – Česká Třebová v železniční stanici Kolín (3 km).
- Letiště: Veřejné vnitrostátní letiště se nachází 10 km od zóny ve městě Kolín. Vzdálenost mezinárodního letiště se nachází 90 km od zóny v Praze.
- Lodní doprava: Lokalita je v dosahu Labské vodní cesty Pardubice – Chvaletice – Mělník – Hřensko – SRN s nejbližším přístavem v Kolíně - 3 km a je součástí IV. transevropského multimodálního koridoru

Plocha:	370 ha
Využívaná plocha:	315 ha – tj. 85 %
Volná plocha:	55 ha – tj. 15 % (RISY, 2011)

4.8.2 PZ Mladá Boleslav

Tradice automobilového průmyslu v tomto regionu sahá až do počátku 20. století, kdy zde začínal úspěšnou výrobu prvních automobilů podnik Laurin&Klement. Moderní historie značky Škoda Auto začíná až po roce 1990, kdy vláda rozhodla o vstupu strategického partnera. Jednalo se o německou značku Volkswagen. Na rozdíl od jiných automobilek v České republice je Škoda Auto automobilkou, která svoji základnu rozvíjela již z vybudovaného základu a nešlo u výstavbu na „zelené louce“ (DAMBORSKÝ A KOL., 2012).

Oficiální název průmyslové zóny je výrobně obslužná zóna Mladá Boleslav-východ. Dnešní Škoda Auto zajišťuje i nadále městu pozici průmyslového centra. Má poměrně dobrou dostupnost hlavního města Prahy, s nímž udržuje intenzivní kontakty. Město Mladá Boleslav má téměř 45 tisíc obyvatel a po Kladně je druhým největším městem ve Středočeském kraji. Rozvojová lokalita Mladá Boleslav-východ přechází ve východní části města od zastavěného území až na katastrální území obcí Plazy a Řepov. Atraktivita spočívá především v umístění v centru automobilového průmyslu v Čechách a v blízkosti komunikace D10. Výrobně obslužná zóna Mladá Boleslav-východ má rozlohu zhruba 200 ha. 100 ha je na katastrálním území města a 100 ha je na katastrálním území sousedních obcí. Plocha zóny je určena pro výrobní a skladové areály. Zóna je ohraničena na západě komunikací D10, na severu potokem Klenice, na jihu pásem smíšené zóny podél Jičínské ulice a na východě přechází na katastrální území Plazů a Řepova.

Zóna je využívána zhruba z desetiny, 20 % je v majetku obce, 80 % vlastní více soukromých a právnických osob.

Dle portálu cestovního ruchu Středočeského kraje je využití zóny v souladu s platným územním plánem. Zóna Mladá Boleslav-východ je určena pro průmyslovou výrobu, skladování, obchodní činnost a služby s těmito činnostmi spojené.

Vybrané místní podniky:

- Škoda Auto a.s.,
- Akuma a.s.,
- Autosystemtechni a.s.

Doprava:

- Silnice: Lokalita je přímo napojena na silnici I/16 Řevničov (I/6) - Mladá Boleslav (D10) - Jičín (I/32, 35) - Turnov – Polsko, návazně na dálnici D10 E65 Praha – Mladá Boleslav – Turnov (D35) a MÚK Mladá Boleslav - 0,5 km. Přeložka I/38 je již zprovozněna, prochází středem PZ, není na ni však přímé napojení. Zóna je připojena prostřednictvím silnice III/27517.
- Železnice: Lokalita je v dosahu regionální železniční tratě č. 064 Mladá Boleslav – Stará Paka. V železniční stanici Mladá Boleslav navazuje na hlavní celostátní trať č. 070 Praha – Turnov, celostátní trať č. 071 Mladá Boleslav – Nymburk a regionální trať č. 076 do Mělníka. Na regionální trati č. 064 je v návrhu nové seřazovací nádraží s možností zavlečkování lokality.
- Letiště: Veřejné vnitrostátní letiště Mladá Boleslav leží ve vzdálenosti 6 km.
- Lodní doprava: Labská vodní cesta Pardubice – Chvaletice – Mělník – Hřensko – SRN s nejbližším přístavem Mělník - 45 km je součástí IV. transevropského multimodálního koridoru.

Plocha 200 ha (100 ha na území města, 100 ha na území sousedních obcí)

Využívaná plocha: cca 50 ha – tj. 25 %

Volná plocha: cca 150 ha – tj. 75 % (RISY, 2011)

4.8.3 SPZ Nošovice

Strategická průmyslová zóna Nošovice se nachází v Moravskoslezském kraji. Obec Nošovice se nachází 7 km východně od města Frýdek-Místek.

Zóna je jednou z nejvýznamnějších rozvojových oblastí pro Moravskoslezský kraj. Usnesením vlády č. 549 dne 29. 5. 2002 byla zóna zařazena mezi několik málo strategických průmyslových zón v České republice. V květnu roku 2006 byla

podepsána smlouva a tím stvrzen příchod Jihokorejské společnosti Hyundai do České republiky. Zahájení výstavby průmyslové zóny započalo v dubnu roku 2007. Sériová výroba zde začala v listopadu roku 2008 zahájením výroby modelu i30 první generace (HYUNDAI, 2015)

Umístění SPZ Nošovice splňuje vedle blízkosti žilinského závodu KIA Motors (Firma Kia motors je sesterskou firmou v rámci společnosti Hyundai motor company) další atributy důležité pro umístění strategické průmyslové zóny. Nemá zvláštní vliv jak na životní prostředí, tak omezení z jiných technických hledisek. Výhodou zóny Nošovice z hlediska dopravního napojení je bezprostřední blízkost dálnice D48, která zajišťuje přímé dopravní spojení se západem České republiky. Společně s navazující silnicí I/11 je hlavní dopravní tepnou do slovenské Žiliny. Zóna je kvalitně napojená na železniční dopravní síť. Velkou předností řešené lokality je také blízkost hlavních rozvodů technické infrastruktury. V blízkosti zóny se nachází rozvodna 400/110 kV, tranzitní plynovod, oblastní vodovod a kanalizační sběrač na čistírnu odpadních vod ve Frýdku-Místku. Kapacita inženýrských sítí mohla být tedy zajištěna bez potřeby rozsáhlých investic na jednotlivých systémech. Jak již bylo zmíněno výše, zóna byla usnesením vlády č. 549 zařazena mezi strategické průmyslové zóny České republiky dne 29. 5. 2002 (PÁSKOVÁ, 2006).

Výkonnost ekonomiky a regionální konkurenceschopnost jsou významným faktorem rozvoje regionů. Region s vysokou konkurenceschopností je velice přitažlivý. Přitahuje investice, znalosti, lokalizaci firem a imigraci. Polycentrická struktura Moravy a Slezska umožňuje určitý dekoncentrační vývoj. Dlouhou dobu byl chronický nedostatek pracovních míst v okresech Karviná, Frýdek-Místek, Opava, Ostrava a Šumperk. Uvedení automobilky do provozu představovalo pro region vytvoření nových pracovních pozic, zapojení domácích firem do sítě subdodavatelů a zapojení zaměstnanců zajišťující výrobu subdodávek. Investice zasáhla i v neposlední řadě terciér, tzv. oblast služeb vyžadovaných výrobou, které nejsou součástí automobilového průmyslu. Vznik a rozvoj těchto služeb vede ke vzniku nových pracovních příležitostí. Inovační podnikání v Moravskoslezském kraji vedlo k založení vědecko-technických parků a podnikatelských inkubátorů většinou ze strany

lokálních orgánů. Výzkum a vývoj na vysokých školách je koncentrován do města Ostrava a dále pak do Slezské univerzity v Opavě (PÁSKOVÁ, 2006).

Při vymezování a přípravě pozemků tvořících SPZ Nošovice bylo vykoupeno přes 600 parcel nacházejících se v katastru dvou obcí – Nošovice a Nižní Lhoty. Jednotková cena za metr čtvereční byla stanovena na 150 Kč. Celkově bylo vykoupeno zhruba 310 ha (SLÁMOVÁ, 2015).

V současnosti je průmyslová zóna zcela obsazena. Společnosti na území strategické průmyslové zóny Nošovice:

- Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o.,
- Logistics Park Nošovice a.s.,
- Mobis Automotive Czech,
- HYSCO CZECH, s.r.o.,
- Hyundai Dymos Czech, s.r.o.,
- Glovis Czech Republic s.r.o. (CZECHINVEST, 2012)

Na projekt výstavby SPZ Nošovice se snesla i kritika. Jedním z důvodů byl fakt, že výhodnější než samotná výstavba na „zelené louce“ by bylo využít již připravené lokality a brownfieldy, například průmyslovou zónu v Mošnově nebo v Holešově (SLÁMOVÁ, 2015)

Doprava:

- Silnice: Lokalita je v dosahu silnice I/48 E462 Bělotín (I/47, D47) - Nový Jičín (I/57) - Český Těšín (I/11, I/67) – Polsko je postupně přebudována v kategorii dálnice D48. Napojení PZ je řešeno novými přístupovými komunikacemi s návazností na D48, MÚK Dobrá (1,5 km) a MÚK Tošanovice. (5,5 km).
- Železnice: Lokalita v severní části přiléhá k regionální železniční trati č. 322 Frýdek-Místek – Český Těšín s nejbližší železniční stanicí. Dobrá - 1,5 km. Návaznost na koridorovou trať je v železniční stanici Český Těšín - 18 km.

Zavlečkování lokality navrženo novou vlečkovou kolejí z traťové koleje (dl. 1,1 km)

- Letiště: Mezinárodní veřejné letiště Ostrava-Mošnov ve vzdálenosti 30 km, veřejné vnitrostátní letiště Frýdlant nad Ostravicí - 9 km.
- Lodní doprava: Ve výhledu je vodní cesta DOL, tzv. Oderská větev s nejbližším veřejným přístavem Ostrava-Mošnov - 30 km.

Plocha: 261 ha

Využívaná plocha: 261 ha - tj. 100 % (RISY, 2011)

4.8.4 SPZ Triangle

Strategická průmyslová zóna Triangle je situována mezi tři okresy – Chomutov, Most a Louny. Zóna leží na dobře dopravně dostupném místě v areálu bývalého vojenského letiště Žatec. Umístění zóny přiléhá k silnici I. třídy I/7 (Praha-Chomutov-Hora sv. Šebestiána/Reitzenheim (SRN). V těsné blízkosti zhruba 1 km se také nachází silnice I. třídy I/27 (Most-Žatec-Plzeň).

Strategická průmyslová zóna Triangle je prvotně určena investorům zabývajícím se zpracovatelským průmyslem, dále oborům strategických služeb, technologických center nebo z oblasti výzkumu a vývoje. Se souhlasem vlastníka, Ústeckého kraje, a Ministerstva průmyslu a obchodu lze v zóně umístit i záměry v oblasti logistiky, facility managementu, odpadkového hospodářství a čerpací stanice pohonných hmot (TRIANGLE, 2015).

Dle SLÁMOVÉ (2015) řadíme SPZ Triangle k největším průmyslovým zónám České republiky. Rozloha zóny činí 363 ha. V současnosti lze realizovat investiční záměry velkých a středních podnikatelů na ploše 131 ha.

Usnesením vlády č 549/2002 dne 29. 5. 2002 byl potvrzen převod vojenského letiště Žatec do majetku Ústeckého kraje a zřízení STZ Triangle. Letiště původně sloužilo stíhačkám Mig-29 (SLÁMOVÁ, 2015).

Strategická zóna Triangle získala v roce 2003 ocenění v kategorii Brownfield roku. Jedná se o výjimečný projekt přípravy SPZ regenerací rozsáhlého území. Celé území, dříve postižené ekologickými zátěžemi, bylo úspěšně připraveno pro vstup nových investorů (CZEHCINVEST, 2009). 29. 6. 2007 proběhlo slavnostní otevření zóny.

Dle Lidovek (2012) zůstává zóna však daleko za očekáváním. Reálné náklady se vyšplhaly na mnohonásobek nákladů předpokládaných (plánovaných 1,3 mld. Kč, reálné 2,5 mld. Kč). Zóna měla nabídnout 13 000 pracovních pozic a po odchodu společnosti Panasonic zbylo pozic asi jen 400.

Nyní se v zóně nachází 12 investorů (CZECHINVEST, 2012):

- Solar Turbines EAME s.r.o.
- JC Interiors Czechia s.r.o.
- Gestamp Louny s.r.o.
- Hitachi Automotive Systems Czech s.r.o.
- Panattoni Czech Republic Development s.r.o.
- HARGO a.s.
- FVE Triangle a.s./Hitachi Cable Europe s.r.o.
- Neutren Czech s.r.o.
- Nexen Tire Corporation s.r.o.
- Gonvarri Corporación Financiera
- CTP Property IX, a.s. (Grammer CZ, s.r.o.)

Ve strategické průmyslové zóně Triangle se nenachází žádná automobilka, avšak celá zóna a všechny společnosti se specializují na automobilový průmysl. Firmy se zde specializují například na laserové vyřezávání kovových komponentů pro automobilový průmysl, výrobu pneumatik pro automobilový průmysl, výrobu kalených ocelových drátů pro výrobu pružin dále používaných v automobilovém průmyslu atd. (TRIANGLE, 2015).

Doprava:

- Silnice: Lokalita je souběžně se silnicí I/7 Praha – Slaný – Louny – Chomutov – SRN přímo zpřístupněna navrhovanou komunikací, napojenou ze SZ na silnici I/27 Dubí (I/18) - Most (I/13, I/15) - Žatec – Plzeň – Železná Ruda – SRN, z JV na silnici II/250 Žatec – Raná, návazně ve dvou křižovatkách na silnici I/7. Částečně byla provedena výstavba dálnice D7 Praha – Chomutov s MÚK Velemyšleves (I/27) a MÚK Bítovceves (II/250). Plánuje se přestavba silnice I/27 s obchvaty Velemyšlevese a Žíželic.

- Železnice: Lokalita je v blízkosti celostátních tratí č. 120 Praha – Kladno – Žatec – Chomutov (železniční stanice Žatec - 4,5 km), č. 127 Žatec – Louny (železniční stanice Postoloprty - 6 km), s návaznostmi na celostátní trať č. 160 Žatec – Plzeň. Lokalita je z železniční stanice Postoloprty navržena k zavlečkování s využitím původní vlečky k vojenskému letišti Žatec.
- Letiště: V blízkosti se nachází: veřejné vnitrostátní letiště Most - 20 km, veřejné vnitrostátní letiště Chomutov - 15 km, neveřejné vnitrostátní letiště Žatec-Macerka - 10 km, mezinárodní letiště Praha-Ruzyně - 70 km.
- Lodní doprava: Labská vodní cesta Pardubice – Chvaletice – Mělník – Hřensko – SRN; nejbližší veřejný přístav Lovosice - 50 km; součást IV. transevropského multimodálního koridoru.

Plocha: 363 ha

Využívaná plocha: 68 ha - tj. 19 %

Volná plocha: 295 ha - tj. 81 % (RISY, 2011)

5 Tabulka hodnocení vybraných průmyslových zón

		Kolín – Ovčáry	Mladá Boleslav	Nošovice	Triangle
1. Dopravní infrastruktura					
	a) Silniční doprava	++	++	+	+
	b) Železniční doprava	++	0	0	-
	c) Letecká doprava	0	+	++	0
	d) Lodní doprava	++	-	0	-
2. Technická infrastruktura		++	-	++	0
3. Pracovní síla		+	+	++	+
4. Lokace		++	+	++	-
5. Funkční plocha		+	++	--	++
6. Přírodní charakter		--	++	--	+
7. Měkké faktory		++	+	++	-

Tabulka č. 3: Hodnocení vybraných průmyslových zón (Zdroj: Vlastní)

5.1 Kritéria hodnocení pro vybrané průmyslové zóny

V této kapitole jsem zhodnotil čtyři vybrané automobilové průmyslové zóny dle vybraných kritérií. Dle SLÁMOVÉ (2015) jsem se inspiroval faktory, které ovlivňují výstavbu SPZ. Do tabulky č. 3 jsem vypsali činitele, o kterých si myslím, že jsou důležitými ukazateli při realizaci průmyslové zóny. Jde o faktory: dopravní infrastruktura (dále se dělí na silniční dopravu, železniční dopravu, leteckou dopravu a lodní dopravu), technická infrastruktura, pracovní síla, lokace, funkční plocha, přírodní charakter a měkké faktory.

1. Dopravní infrastruktura:

- a. Silniční doprava: Napojení průmyslové zóny na silniční dopravu je vysoce důležité. Zóna musí být v blízkosti dálnice, aby byla doprava co nejvíce efektivní. Důležitost hraje také sjezd z vysokoúrovňových komunikací. Většina zón má vytvořen sjezd, který obsluhuje přímo výrobní zónu. Vzdáleností sjezdu z páteřní komunikace se buď zrychluje nebo zpomaluje dodávka potřebných materiálů (dílů) do zóny a vývoz hotových produktů k zákazníkům.
- b. Železniční doprava: Napojení průmyslové zóny na železniční dopravu je dalším nezbytným faktorem, který udává kvalitu průmyslové zóny. Zde je kladen velký důraz především na překladiště nákladů. Velkou výhodou pro průmyslové zóny je vytvoření železniční vlečky přímo v areálu a napojení na páteřní železnici.
- c. Letecká doprava: Výhodou, ne však povinností je blízkost letiště. Letiště se dělí na vnitrostátní a celostátní.
- d. Lodní doprava: Zde se jedná o stejný faktor jako u letadlové dopravy. Hlavním subjektem jsou zde přístavy (KOVAŘÍK, 2013).

2. Technická infrastruktura:

Pod pojmem technická infrastruktura se skrývá vybavenost pozemků inženýrskými sítěmi jako jsou elektřina, voda, plyn odpad, telekomunikace. Tento faktor je hodnocen dle druhu výstavby průmyslové zóny. Pro investora, který přichází do určité lokality, je zásadní, zda je zóna vystavěna na „zelené louce“ nebo ve vytvořeném areálu (brownfield). Na „zelené louce“ může

investor své potřeby technické infrastruktury naplno realizovat, zatímco v již vytvořeném areálu je velmi omezen. Často se tak musí podřizovat stávající technické infrastruktuře. Speciální případ nastává u zóny v Mladé Boleslavi, kde má areál průmyslové zóny značnou historii. Zde mohou nastat problémy s technickou infrastrukturou z důvodu zastaralých typů a velkých nákladů na modernizaci TI.

3. Pracovní síla

V tomto faktoru je hodnocena kvalita pracovní síly. Jedná se o obslužení zóny z hlediska množství a kvalifikační struktury. Důležitým ukazatelem tohoto faktoru je zázemí velkých měst, blízkost dostatečné pracovní obslužnosti a například i míra nezaměstnanosti daného regionu.

4. Lokace

Faktor lokace je úzce spjatý s faktorem pracovní síly. I zde hraje důležitou roli míra nezaměstnanosti regionu a dále potom zázemí velkých měst a blízkost důležitých center. Zázemí velkých měst hraje roli při přilákání investora. Velká města zajišťují pracovní sílu, příchod dalších investorů a lukrativnost území.

5. Funkční plocha

Tento činitel ukazuje velikost stávající průmyslové zóny a procento jeho využití.

6. Přírodní charakter

Výstavba průmyslové zóny zasáhne část krajiny. Jedná se o změnu krajinného rázu (morfologie terénu, charakter krajiny, vegetační pokryv). Největší zásah do krajiny je jednoznačně výstavbou na „zelené louce“. Mírnějším a pro přírodu schůdnějším je přestavba bývalých průmyslových areálů (brownfield) na průmyslové zóny nové. Opět specifickým příkladem je zóna v Mladé Boleslavi, kde areál má svoji historii a je tvořen ve městě.

7. Měkké faktory

Mezi tento faktor lze zařadit například dostupnost bydlení pro zaměstnance, dostupnost škol, kultury, zdravotnictví a sportu. Velkou roli zde hraje zázemí velkých měst (SLÁMOVÁ, 2015).

5.2 Stupnice hodnocení

Pro hodnocení vybraných faktorů jsem si vybral pětistupňovou škálu. Nejnižší stupeň, hodnocení záporných vlastností faktoru, je oznámkován značkou [--]. Mírnější hodnocená záporného faktoru je značeno [-]. Neutrální ohodnocení faktoru (faktor neovlivňuje dané kritérium ani pozitivně ani negativně) je ohodnoceno [0]. Kladné ohodnocení faktoru je značeno [+]. Velmi pozitivní dopad faktoru na kritérium a poslední známka stupnice je ohodnocení [++].

5.3 Vlastní hodnocení vybraných průmyslových zón

V této kapitole je popsáno vlastní hodnocení vybraných zón. Každá položka tabulky je dopodrobna popsána a každé ohodnocení je vysvětleno. Snažil jsem se hodnotit zóny mezi sebou, a ne v porovnání s jinými zónami. Stupnice hodnocení nemusí být vždy vyčerpána. Může být použito stejné hodnocení pro dvě stejné zóny. Na závěr je u každé položky krátké zhodnocení faktoru.

1.a. Dopravní infrastruktura – silniční doprava

SPZ Kolín – Ovčáry

Zóna je ohodnocena [++]. Velice kvalitní napojení na silniční dopravu. Mimoúrovňové křížení je vzdálené od zóny cca 0,6 km (MÚK Ovčáry).

PZ Mladá Boleslav

Zóna je ohodnocena [++]. Stejný případ jako SPZ Kolín – Ovčáry. Mimoúrovňové křížení je vzdálené od zóny cca 0,5 km (MÚK Mladá Boleslav – východ).

SPZ Nošovice

Zóna je ohodnocena [+]. Její napojení na silniční dopravu je velmi kvalitní. Avšak v porovnání s ostatními zónami je vzdálenost mimoúrovňového křížení od zóny cca 1,5 km (MÚK Dobrá). Proto jsem zvolil hodnocení [+].

SPZ Triangle

Zóna je ohodnocena [+]. Napojení na silniční dopravu je velmi kvalitní. V porovnání s ostatními zónami je mimoúrovňové křížení ve větší vzdálenosti. Nachází se ve vzdálenosti 1,3 km (MÚK Velemyšleves, MÚK Bitozeves).

Zhodnocení: Pro vybrané zóny je celkově silniční napojení velice kvalitní. Zóny mají vytvořené svoje mimoúrovňové křížení a leží v těsné blízkosti dálnice.

1.b. Dopravní infrastruktura – železniční doprava

SPZ Kolín – Ovčáry

Zóna je ohodnocena [++]. Nejbližší železniční stanice se nachází 1,5 km od zóny v obci Veltruby. Je zde kvalitní návaznost na tranzitní železniční koridor v železniční stanici Kolín (vzdálenost 3 km). Nejlepší hodnocení železniční doprava získala i z důvodu existence železniční vlečky, která se v zóně nachází.

PZ Mladá Boleslav

Zóna je hodnocena [0]. Nejbližší železniční stanice se nachází v Mladé Boleslavi. Dobré napojení na celostátní trať Mladá Boleslav-Nymburk. Zavlečkování zóny teprve navrženo.

SPZ Nošovice

Zóna je ohodnocena [0]. Stejné známkování jako v průmyslové zóně v Mladé Boleslavi. Nejbližší železniční stanice se nachází 1,5 km od zóny v obci Dobrá. Návaznost na koridorovou trať v Českém Těšíně (18 km). Zavlečkování zóny je navrženo.

SPZ Triangle

Zóna je ohodnocena [-]. Nejbližší železniční stanice se nachází v Žatci (vzdálenost 4,5 km) nebo v Postoloprtech (vzdálenost 6 km). Železniční vlečka v zóně je teprve navržena.

Zhodnocení: Nejdůležitější činitel v tomto faktoru je zavlečkování zóny. Jediná průmyslová zóna Ovčáry má vytvořenou svoji železniční vlečku.

Ostatní zóny mají teprve návrh. Dále pak důležitou roli hraje nejbližší železniční stanice. V rámci environmentálně šetrných forem dopravy je železniční doprava ideálním dopravním prostředkem pro průmyslové zóny.

1.c. Dopravní infrastruktura – letecká doprava

SPZ Kolín – Ovčáry

Zóna je ohodnocena [0]. Vzdálenost vnitrostátního letiště od zóny je 10 km za městem Kolín. Vzdálenost mezinárodního letiště se nachází 90 km od zóny v Hlavním městě Praha.

PZ Mladá Boleslav

Zóna je ohodnocena [+]. Vnitrostátní letiště se nachází v Mladé Boleslavi a je vzdáleno 6 km od zóny. Mezinárodní letiště se nachází 60 km od zóny v Hlavním městě Praha.

SPZ Nošovice

Zóna je ohodnocena [++]. Vzdálenost vnitrostátního letiště od zóny je 10 km ležící v obci Frýdlant nad Ostravicí. Mezinárodní letiště je vzdáleno 30 km nacházející se v Ostravě – Mošnov.

SPZ Triangle

Zóna je ohodnocena [0]. Vnitrostátní letiště leží v Mostě ve vzdálenosti 20 km. Další vnitrostátní letiště leží v Chomutově a je vzdálené 15 km od zóny. Mezinárodní letiště leží 70 km od zóny v Hlavním městě Praha.

Zhodnocení: V tomto faktoru hraje hlavní roli vzdálenost letišť od zóny. Letiště dělíme na vnitrostátní a mezistátní. Mezistátních letišť máme na území České republiky několik. Nacházejí se ve městech Praha, Brno, Ostrava, Karlovy Vary, Pardubice.

1.d. Dopravní infrastruktura – lodní doprava

SPZ Kolín – Ovčáry

Zóna je ohodnocena [++]. Nejbližší přístav se nachází v Kolíně ve vzdálenosti 3 km od průmyslové zóny.

PZ Mladá Boleslav

Zóna je ohodnocena [-]. Nejbližší přístav se nachází v Mělníku ve vzdálenosti 45 km.

SPZ Nošovice

Zóna je ohodnocena [0]. Nejbližší přístav se nachází v Ostravě ve vzdálenosti 30 km.

SPZ Triangle

Zóna je ohodnocena [-]. Nejbližší přístav se nachází v Lovosicích ve vzdálenosti 50 km.

Zhodnocení: Nejdůležitějším činitelem lodní dopravy je vzdálenost zóny do nejbližšího přístavu.

2. Technická infrastruktura

SPZ Kolín – Ovčáry

Zóna je ohodnocena [++]. Při výstavbě strategické průmyslové zóny Kolín – Ovčáry přicházel investor se svým vlastním návrhem. Výstavba byla realizována na „zelené louce“ a tudíž jeho požadavkům na výstavbu technické infrastruktury mohlo být v plné míře vyhověno. Nebyl nijak limitován.

PZ Mladá Boleslav

Zóna je ohodnocena [-]. Průmyslová zóna Mladá Boleslav má dlouhou historii. Ve výstavbě technické infrastruktury je to spíše negativní věc. Zóna musí neustále procházet modernizací technické infrastruktury. Problém je v tom, že zastaralý systém TI může být velice složité a nákladné modernizovat.

SPZ Nošovice

Zóna je ohodnocena [++]. Strategická průmyslová zóna Nošovice, je ohodnocena stejně jako SPZ Kolín – Ovčáry. Jde o stejný typ výstavby na „zelené louce“. Investor tedy nebyl nijak limitován při návrhu a realizaci technické infrastruktury.

SPZ Triangle

Zóna je ohodnocena [0]. Při výstavbě TI byli investoři limitováni stávajícím vojenským letištěm, které dříve stálo na ploše dnešní zóny. Strategická

průmyslová zón vznikla přestavbou a rekonstrukcí bývalého vojenského prostoru. Nejedná se však o stejný případ jako u Mladé Boleslavi, protože tam je zóna vystavěna ve městě, kdežto v Nošovicích se jedná o výstavbu mimo město.

Zhodnocení: V tomto faktoru vyhrály zóny vystavěné na „zelené louce“. Je to nejméně ideální plocha pro investory z důvodu neomezeného návrhu na realizaci technické infrastruktury.

3. Pracovní síla

SPZ Kolín – Ovčáry

Zóna je ohodnocena [+]. Strategická průmyslová zóna Kolín – Ovčáry má poblíž sebe několik větších měst, které dobře zónu obslouží pracovní silou. Patří mezi ně například Kolín a Kutná Hora. Dále je potom zóna nedaleko Hlavního města Praha, které však není pro zónu nějakým značným zásobitelem pracovní síly. O trochu lépe jsou na tom nedaleká velká města Hradec Králové a Pardubice. Region Středočeský kraj nepatří v porovnání s ostatními kraji do regionů s vysokým procentem nezaměstnanosti.

PZ Mladá Boleslav

Zóna je ohodnocena [+]. Město Mladá Boleslav má velkou průmyslovou tradici, a to je jeden z důvodů, proč je průmyslová zóna Mladá Boleslav tak atraktivním zaměstnavatelem. Zóna leží na území města, a tudíž nemá problém s pracovní silou. Boleslav je i nedaleko Hlavního města Prahy, avšak Praha nemá velký vliv na pracovní obslužnost zóny.

SPZ Nošovice

Zóna je ohodnocena [++]. Jedním z hlavních důvodů výstavby zóny na území Moravskoslezského kraje bylo velké procento nezaměstnanosti regionu (ČSÚ, 2015). Po výstavbě zóny procento nezaměstnanosti rapidně kleslo. Udává to i fakt, že plocha zóny je nyní stoprocentně využívána. Zóna leží v zázemí města Frýdek-Místek, který je vzdálen cca 5 km. Dalším velkým zázemím je pro zónu město Ostrava. Region Moravskoslezského kraje má průmyslovou tradici, a i proto je ideálním místem pro umístění výrobní zóny.

SPZ Triangle

Zóna je ohodnocena [+]. I když Ústecký kraj patří do krajů s velkým procentem nezaměstnanosti, zóna je zatím za očekáváním. Strategická průmyslová zóna leží na katastrálních územích několika malých vesnic, které svojí kapacitou nedokáží zónu zásobovat pracovní silou. Větší města už jsou dále vzdálena od zóny a nepatří také k velkým zdrojům pracovní síly. Jedná se o města Louny a Chomutov.

Zhodnocení: V tomto faktoru je výhodou pro zóny zázemí velkých měst nebo alespoň větších měst. Je zajímavé sledovat dva různorodé kraje (Moravskoslezský a Ústecký), které mají vysoké procento nezaměstnanosti a jejich odlišnost v kvalitě a kvantitě pracovní síly. Moravskoslezský závod v Nošovicích je již zaplněn investory a závod Triangle je stále za velkým očekáváním. Naproti tomu dvě průmyslové zóny (Kolín – Ovčáry a Mladá Boleslav) mají Hlavní město Praha ve skoro stejné vzdálenosti a pro PZ Mladá Boleslav není zázemí Prahy zas tak důležitým faktorem.

4. Lokace

SPZ Kolín – Ovčáry

Zóna je ohodnocena [++]. Malá vzdálenost s Hlavním městem Praha. Další velká města jako Hradec Králové a Pardubice také v malé vzdálenosti. Příležitost menších měst velkou výhodou (Kolín, Kutná Hora).

PZ Mladá Boleslav

Zóna je ohodnocena [+]. Mladá Boleslav velká průmyslová tradice. Dále potom malá vzdálenost od Hlavního města Praha.

SPZ Nošovice

Zóna je ohodnocena [++]. Moravskoslezský kraj má vysoké procento nezaměstnanosti. Zóna má výhodu blízkého spojení se svým sesterským závodem KIA ve Slovenské Žilině. Malá vzdálenost velkého města Ostrava a menšího města Frýdek-Místek.

SPZ Triangle

Zóna je ohodnocena [-]. I když je zóna v Ústeckém kraji, který patří ke krajům s vysokou mírou nezaměstnanosti, Triangle leží na katastrálním území čtyř vesnic a v zázemí zóny neleží žádná velká důležitá města.

Zhodnocení: V tomto faktoru je důležitá blízkost významných velkých měst.

5. Funkční plocha

SPZ Kolín – Ovčáry

Zóna je ohodnocena [+]. Strategická průmyslová zóna je z celkových 370 ha využívána z 65 % (240 ha). Volné místo pro investory zaujímá 35 % (130 ha).

PZ Mladá Boleslav

Zóna je ohodnocena [++]. Průmyslová zóna je využívána z 25 % (50 ha). Volná plocha zaujímá 75 % (150 ha) z plochy zóny. Celková velikost je 200 ha.

SPZ Nošovice

Zóna je ohodnocena [--]. Strategická průmyslová zóna je též zcela zaplněna investory a stoprocentně využívána. Není tak prostor pro jiné a další investory.

SPZ Triangle

Zóna je ohodnocena [++]. Strategická průmyslová zóna je z 19 % (68 ha) využívána a volná plocha zaujímá 81 % (295 ha) z celkových 363 ha plochy.

Zhodnocení: V tomto faktoru je nejdůležitější volné místo plochy pro možné budoucí investory. SPZ Nošovice má nejhorší hodnocení z důvodu stoprocentně využívané plochy. Naopak v zónách Triangle a Mladá Boleslav je ještě více než 75 % volného místa.

6. Přírodní charakter

SPZ Kolín – Ovčáry

Zóna je ohodnocena [--]. Samotná výstavba zóny na „zelené louce“ způsobila velký zásah do krajiny. Zóna umístěná do nezastavěné plochy změní zcela ráz

krajiny. Problém může nastat i v hlučnosti a osvětlení. Zóna může změnit i pohledovou strukturu krajiny a může se stát negativní dominantou dané oblasti.

PZ Mladá Boleslav

Zóna je ohodnocena [++]. Výstavba byla provedena ve stávající zástavbě města. Přírodní charakter krajiny nebyl změněn.

SPZ Nošovice

Zóna je ohodnocena [--]. Stejný případ jako u SPZ Kolín – Ovčáry.

SPZ Triangle

Zóna je ohodnocena [+]. Zóna byla vystavěna na bývalém vojenském letišti, které přírodní ráz krajiny již poškodilo. Přestavba letiště na průmyslovou zónu se změny přírodní charakteristiky zas tak netýkala.

Zhodnocení: Největším zásahem do přírody je výstavba průmyslové zóny na „zelené louce“. V zóně ležící v části města, jako je tomu v Mladé Boleslavi, se přírodní charakter nenarušuje. Dle společnosti CzechInvest, byl vytvořen nový program na rekonstrukci brownfieldů, který pomůže, jak neměnit značným způsobem ráz krajiny, tak i přilákat nové investory do starých průmyslových areálů (CZECHINVEST, 2015).

7. Měkké faktory

SPZ Kolín – Ovčáry

Zóna je ohodnocena [++]. Zóna je v zázemí velkých měst jako Praha, Hradec Králové, Pardubice, Kolín, Kutná Hora.

PZ Mladá Boleslav

Zóna je ohodnocena [+]. Zóna leží ve velkém městě Mladá Boleslav.

SPZ Nošovice

Zóna je ohodnocena [++]. Zóna leží v blízkosti velkých měst jako Ostrava a Frýdek Místek.

SPZ Triangle

Zóna je ohodnocena [-]. Zóna neleží poblíž velkých měst.

Zhodnocení: Tento faktor úzce souvisí s faktorem lokace. Zázemí velkých měst přináší dobré podmínky pro dostupnost škol, zdravotnictví, kultury a sportu.

5.4 Vyhodnocení tabulky

V této kapitole je vyhodnocena tabulka z kapitoly 5. U každé zóny jsou sečteny všechny body, které zóna obdržela. Následně jsou zóny seřazeny podle počtu bodů.

Stupnice	++	+	0	-	--
Body	10	5	0	-5	-10

Tabulka č. 4: Součet bodů u jednotlivých zón: Stupnicové hodnocení přepočtené na body (Zdroj: Vlastní)

	Kolín – Ovčáry	Mladá Boleslav
Silniční doprava	++	++
Železniční doprava	++	0
Letecká doprava	0	+
Lodní doprava	++	-
Technická infrastruktura	++	-
Pracovní síla	+	+
Lokace	++	+
Funkční plocha	+	++
Přírodní charakter	--	++
Měkké faktory	++	+

Tabulka č. 5: Hodnocení zón Kolín – Ovčáry, Mladá Boleslav (Zdroj: Vlastní)

Kolín – Ovčáry: $10+10+0+10+10+5+10+5+(-10)+10=60$ bodů

Mladá Boleslav: $10+0+5+(-5)+(-5)+5+5+10+10+5=40$ bodů

	Nošovice	Triangle
Silniční doprava	+	+
Železniční doprava	0	-
Letecká doprava	++	0
Lodní doprava	0	-
Technická infrastruktura	++	0
Pracovní síla	++	+
Lokace	++	-
Funkční plocha	--	++
Přírodní charakter	--	+
Měkké faktory	++	-

Tabulka č. 6: Hodnocení zóny Nošovice, Triangle (Zdroj: Vlastní)

Nošovice: $5+0+10+0+10+10+10+(-10)+(-10)+10=35$ bodů

Triangle: $5+(-5)+0+(-5)+0+5+(-5)+10+5+(-5)=5$ bodů

Výsledek: Na prvním místě se s celkovým počtem 60 bodů umístila strategická průmyslová zóna Kolín – Ovčáry. Na druhém místě se s celkovým počtem 40 bodů umístila průmyslová zóna Mladá Boleslav. Na místě předposledním se s 35 body umístila Strategická průmyslová zóna Nošovice a na místě posledním se umístila strategická průmyslová zóna Triangle.

Dle výsledku si můžeme všimnout suverénního vítězství SPZ Kolín – Ovčáry a na druhé straně velký bodový propad SPZ Triangle. Praktické využití nalezení a vyhodnocení faktorů se odrazí v analytické části bakalářské práce na výběru nových činitelů.

Po této kapitole se bakalářská práce věnuje analytické části. V této kapitole jsem shrnul faktory, které ovlivňují lokalizaci vybraných automobilových zón. Je důležité si uvědomit, že všechny faktory byly hodnoceny stejnou vahou. V analytické části jsem zvolil nové, avšak podobné činitele, ale pouze ty, které se mi zdály nejdůležitější.

6 Analytická část

6.1 Data potřebná k analytické části

V analytické části bakalářské práce vyhledávám a identifikuji oblasti pro potenciální průmyslové zóny v České republice. K této praktické části jsem si zvolil faktory, které vyhledání ploch specifikují. Jako příklad jsem zvolil čtyři velké automobilové zóny, které jsem hodnotil v předchozí kapitole. Snažil jsem se popsat všechny faktory, které vybrané stávající zóny detailně zhodnotí a dále mi pomohou nalézt nové plochy pro potenciální zóny.

K vyhledání nových ploch jsem zvolil program ArcMap s důležitou funkcí buffer. ArcMap je ústřední aplikace ArcGIS, ve které lze provádět širokou škálu úkonů s prostorovými daty. Data jsou v programu zobrazována jako vrstvy, které lze prohlížet a editovat. V programu ArcMap je možné provádět prostorové analýzy, vytvářet mapy nebo přistupovat k mapovým službám na internetu. Samotná funkce buffer neboli „obalová zóna“ je vytvořená oblast okolo vybraného prvku (kolem bodu, linie, polygonu) o určité vzdálenosti (šířce). Výsledkem v této práci budou vytvořené tzv. layouty. Layout je mapová kompozice, která je vyexportována do různých formátů.

Jako podklad pro mapové výstupy jsem zvolil digitální vektorovou geografickou databázi České republiky ArcČR® 500. Ta je vytvořena v podrobnosti měřítka 1:500 000. Obsahem databáze jsou přehledné geografické informace o České republice. Data vznikla ve spolupráci ARCDATA PRAHA, s.r.o., zeměměřického úřadu a Českého statistického úřadu (ARCDATA, 2015).

Další portál použitý v bakalářské práci je Český statistický úřad. Z tohoto portálu jsem čerpal data která souvisejí se sociodemografickými ukazateli. Konkrétně jsem vybral územně analytické podklady obcí za rok 2015 a faktory podíl nezaměstnaných osob dosažitelných (%) k 31. 12. 2015 a uchazeči o zaměstnání v evidenci úřadu práce – celkem k 31. 12. 2015 (ČSÚ, 2015).

6.2 Kritéria hodnocení analytické části

V kapitole číslo 5 jsem vytvořil tabulku která hodnotila vybrané automobilové průmyslové zóny z hlediska různých faktorů. Jednalo se o faktory dopravní infrastruktury, technické infrastruktury, pracovní síly, lokace, funkční plochy, přírodního charakteru a měkkých faktorů. V této části jsem si zvolil nové, avšak podobné faktory, dle kterých budu vyhledávat nové potenciální průmyslové zóny. Vždy jsem vytvořil okolo faktoru obalovou zónu buffer, která ukazuje vzdálenost, kolem které spadá možná plocha pod vybraný faktor. Vzdálenosti jsem volil dle vybraných a posouzených průmyslových zón z kapitoly 5 a jsou navrženy podle mých subjektivních posudků. Každý faktor je nejprve vytvořen samostatně, a nakonec je vytvořena multikriteriální analýza, která ukáže nové plochy pro potenciální průmyslové zóny.

Jedná se o faktory:

- Silniční doprava
- Železniční doprava
- Letecká doprava
- Lokace
- Rozvojové oblasti a rozvojové osy
- Pracovní síla
- Přírodní charakter

6.3 Samotné zpracování dat analytické části

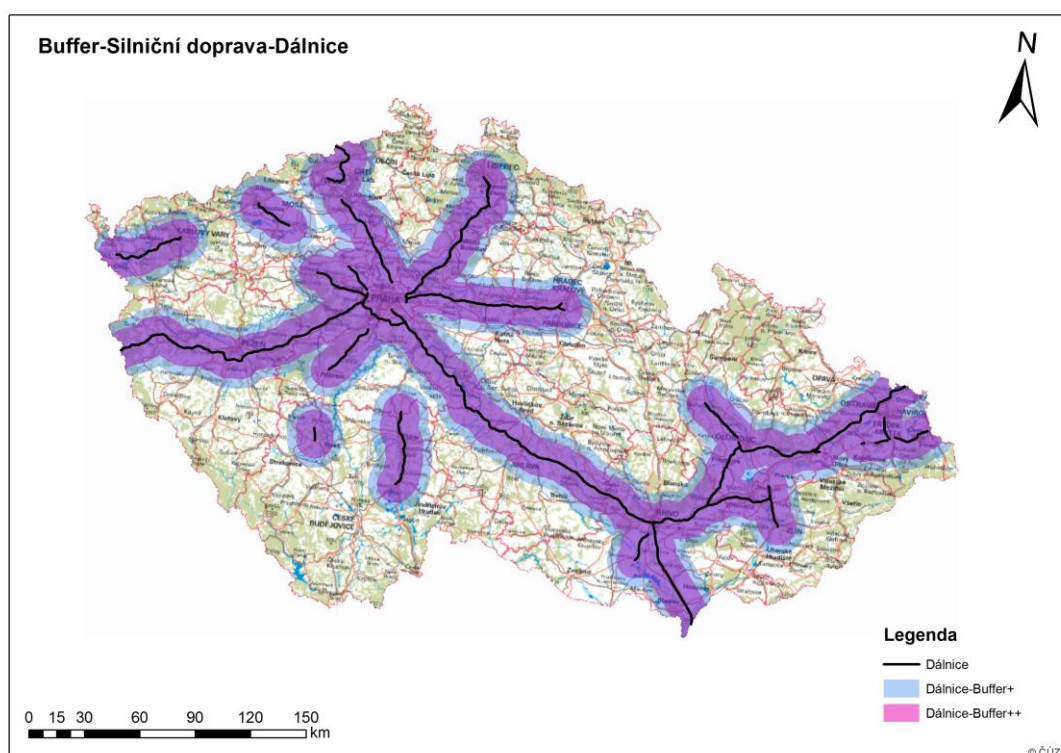
Tato kapitola se věnuje samotnému vytvoření mapových podkladů pro multikriteriální analýzu. Podrobně jsou zde navrženy obalové zóny (buffer). Je vždy vytvořena tabulka, která popisuje bufferovou vzdálenost od daného faktoru. Pod tabulkou se nachází mapový podklad, který graficky znázorňuje obalovou zónu. Pro multikriteriální analýzu jsou brány v potaz pouze hodnoty [++], [+]. Nulové ani záporné hodnoty nejsou v mapových podkladech zohledněny, protože pro ideální umístění nových, potenciálních zón nejsou vyhovující. Avšak hodnoty [0], [-], [--], jsou v tabulkách uvedeny, pro příklad všech hodnocení.

6.3.1 Silniční doprava

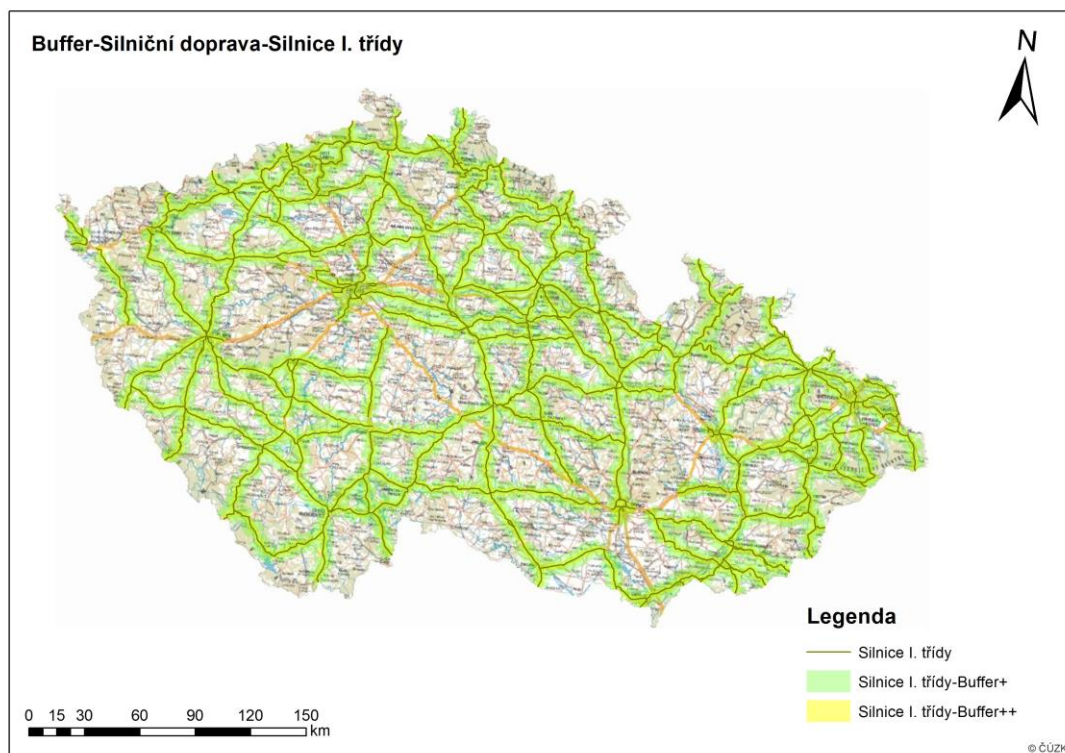
Pro tuto kapitolu jsou vybrány dva ukazatele. Prvním z nich jsou dálnice a druhým jsou silnice I. třídy. Z tabulky můžeme vidět, že dálnice mají větší vzdálenost obalové zóny. Logicky je to z důvodu počtu výskytu dálnic s porovnáním se silnicemi I. třídy.

Buffer	++	+	0	-	--
Dálnice	10 km	15 km	20 km	25 km	30 km
Silnice I. třídy	2 km	5 km	10 km	15 km	20 km

Tabulka č. 7: Silniční doprava (Zdroj: Vlastní)



Obrázek č. 2: Buffer – Silniční doprava – Dálnice (Zdroj: Vlastní)



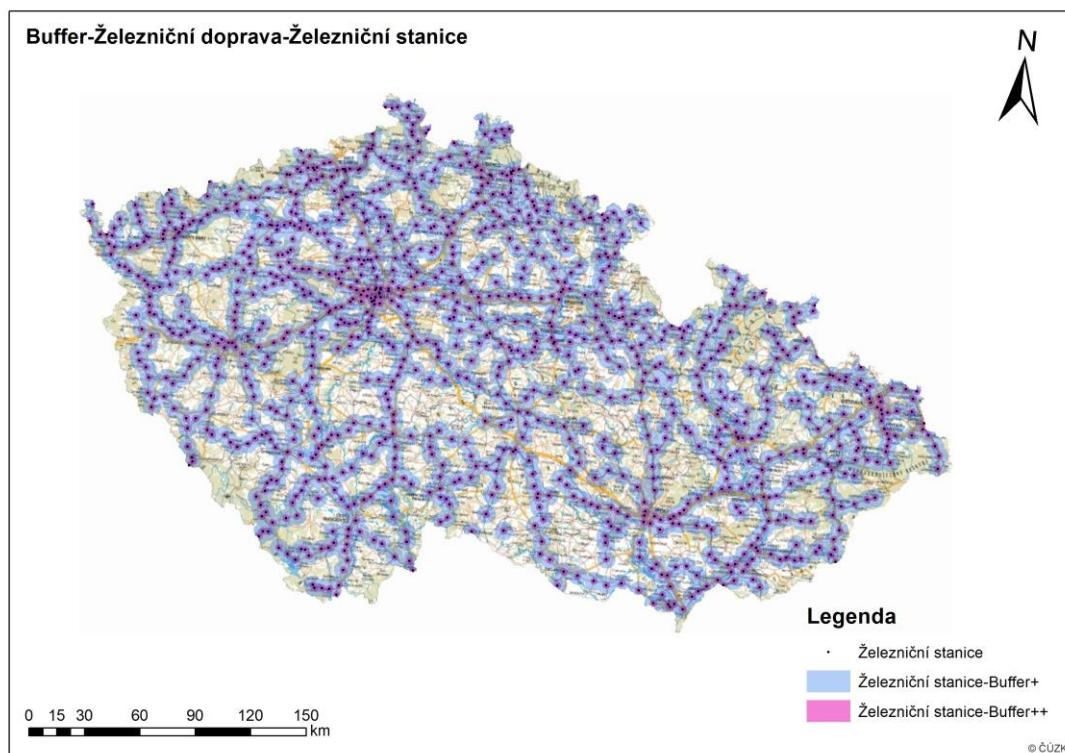
Obrázek č. 3: Buffer – Silniční doprava – Silnice I. třídy (Zdroj: Vlastní)

6.3.2 Železniční doprava

Pro železniční dopravu hraje důležitou roli lokace železničních stanic. V celkovém vyhodnocení patří železniční doprava k jedním z hlavních faktorů umístění průmyslových zón.

Buffer	++	+	0	-	--
Železniční stanice	2 km	5 km	7 km	10 km	15 km

Tabula č. 8: Železniční doprava (Zdroj: Vlastní)



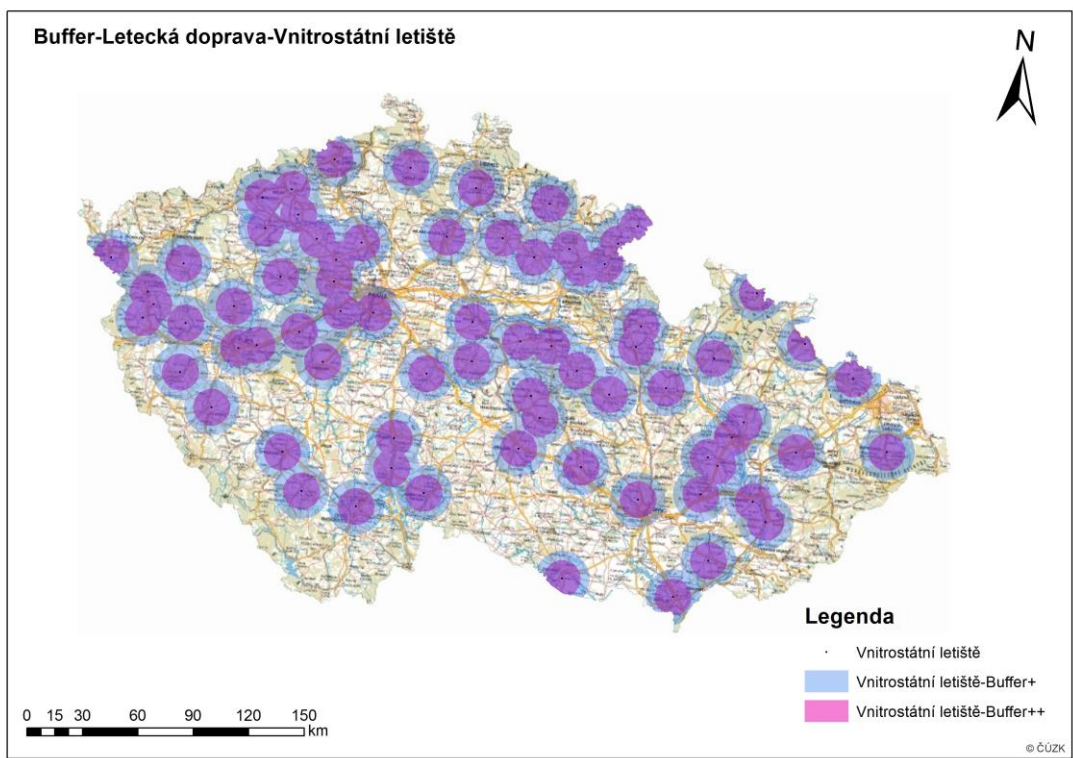
Obrázek č. 9: Buffer – Železniční doprava – Železniční stanice (Zdroj: Vlastní)

6.3.3 Letecká doprava

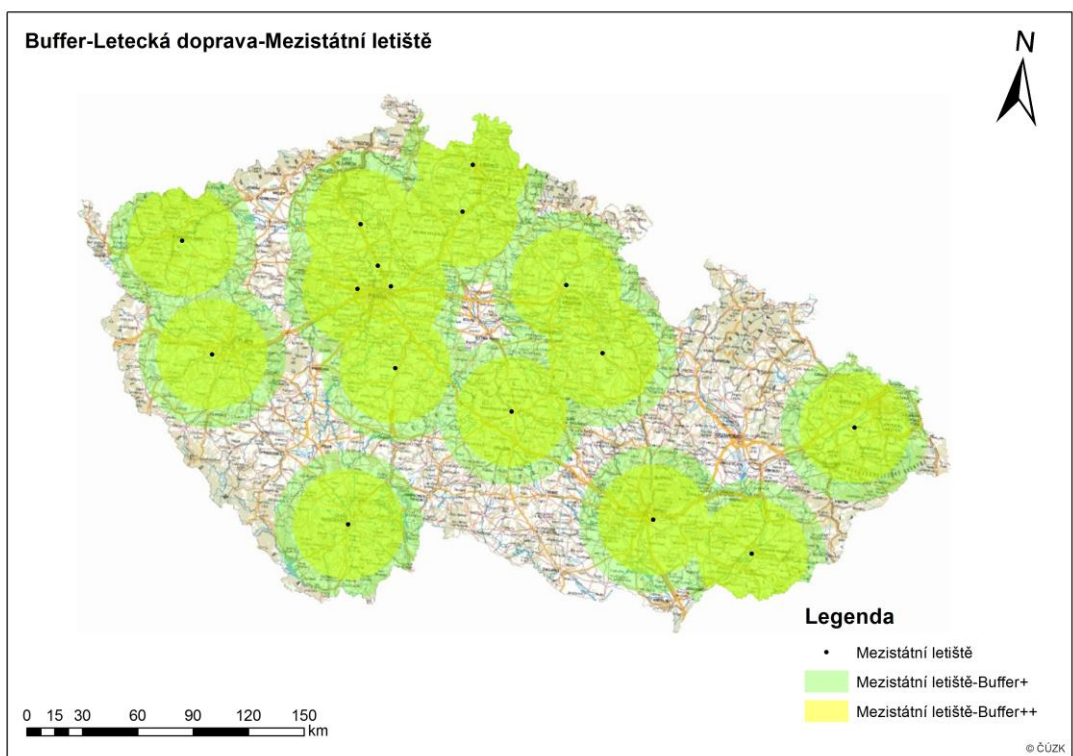
Mezi leteckou dopravu jsou zařazeny dva druhy letišť. Jedná se o vnitrostátní letiště a mezistátní letiště. Letecká doprava je velice důležitá z důvodu exportu a importu materiálu přes hranice.

Buffer	++	+	0	-	--
Letiště vnitrostátní	10 km	15 km	20 km	25 km	30 km
Letiště mezistátní	30 km	40 km	50 km	60 km	70 km

Tabulka č. 9: Letecká doprava (Zdroj: Vlastní)



Obrázek č. 5: Buffer – Letecká doprava – Vnitrostátní letiště (Zdroj: Vlastní)



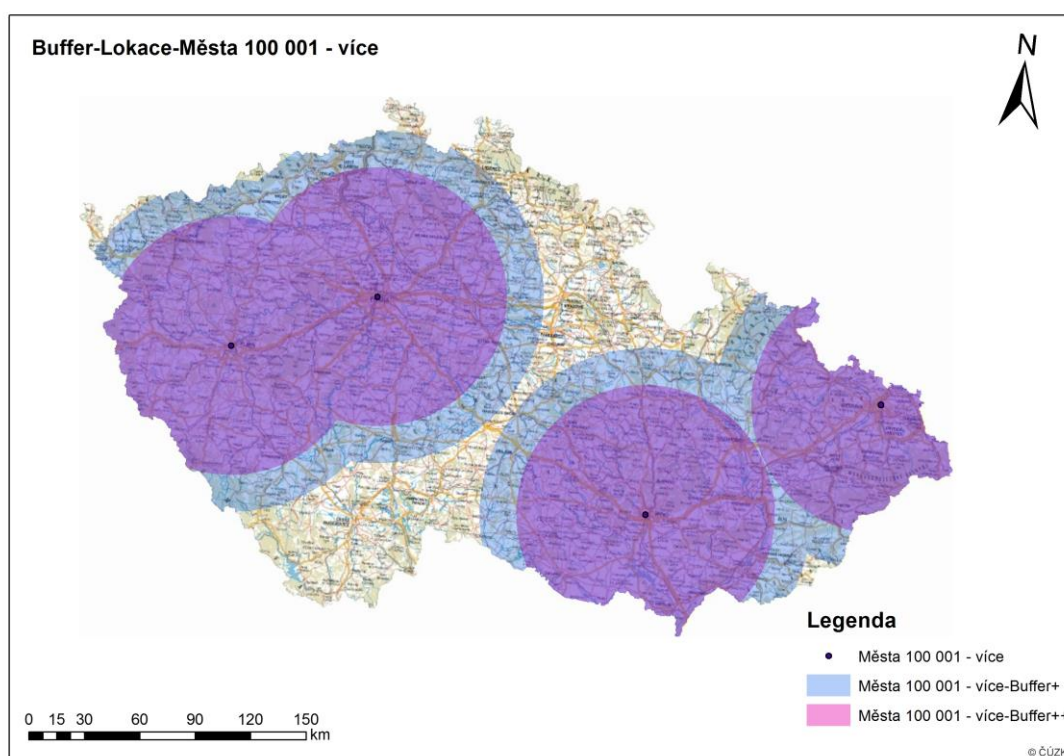
Obrázek č. 6: Buffer – Letecká doprava – Mezistátní letiště (Zdroj: Vlastní)

6.3.4 Lokace

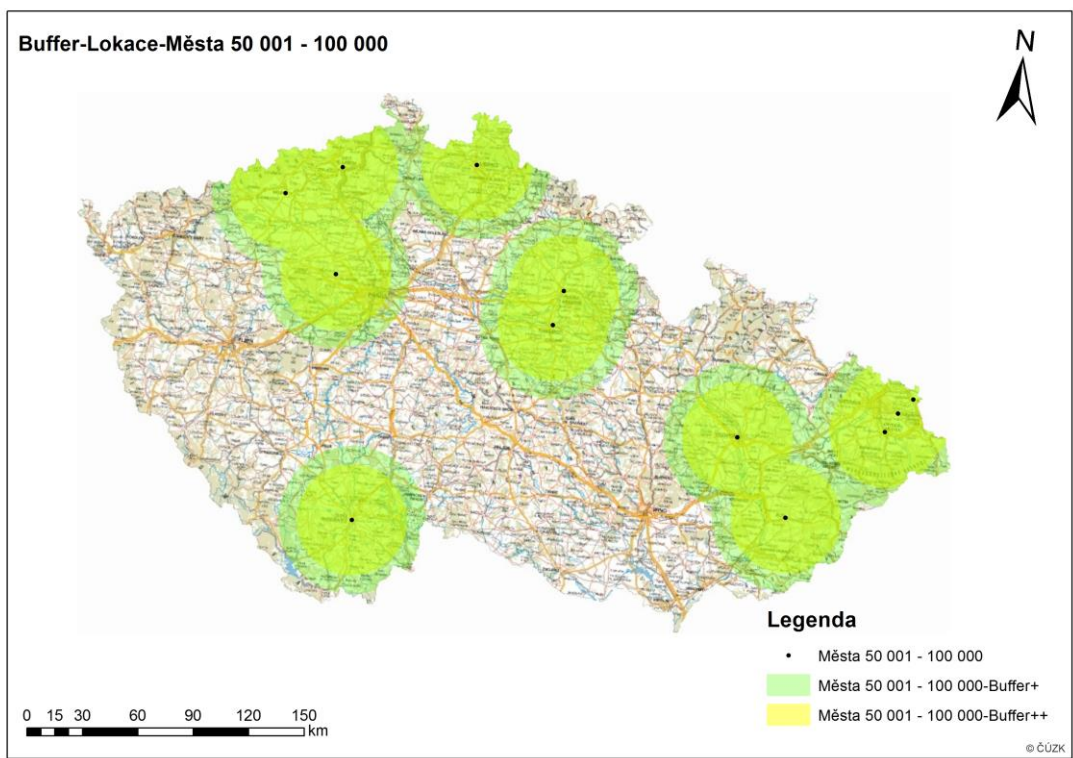
Faktor lokace je rozdělen do třech skupin. Skupiny jsou uspořádány podle velikosti měst. První skupina jsou města s více než 100 000 obyvateli. Druhá skupina jsou města s 50 001 - 100 000 obyvateli. Třetí skupina jsou města s 20 001 - 50 000 obyvateli.

Buffer	++	+	0	-	--
Města 100 001 - více	70 km	90 km	100 km	120 km	140 km
Města 50 001 - 100 000	30 km	40 km	50 km	60 km	70 km
Města 20 001 - 50 000	5 km	10 km	15 km	20 km	25 km

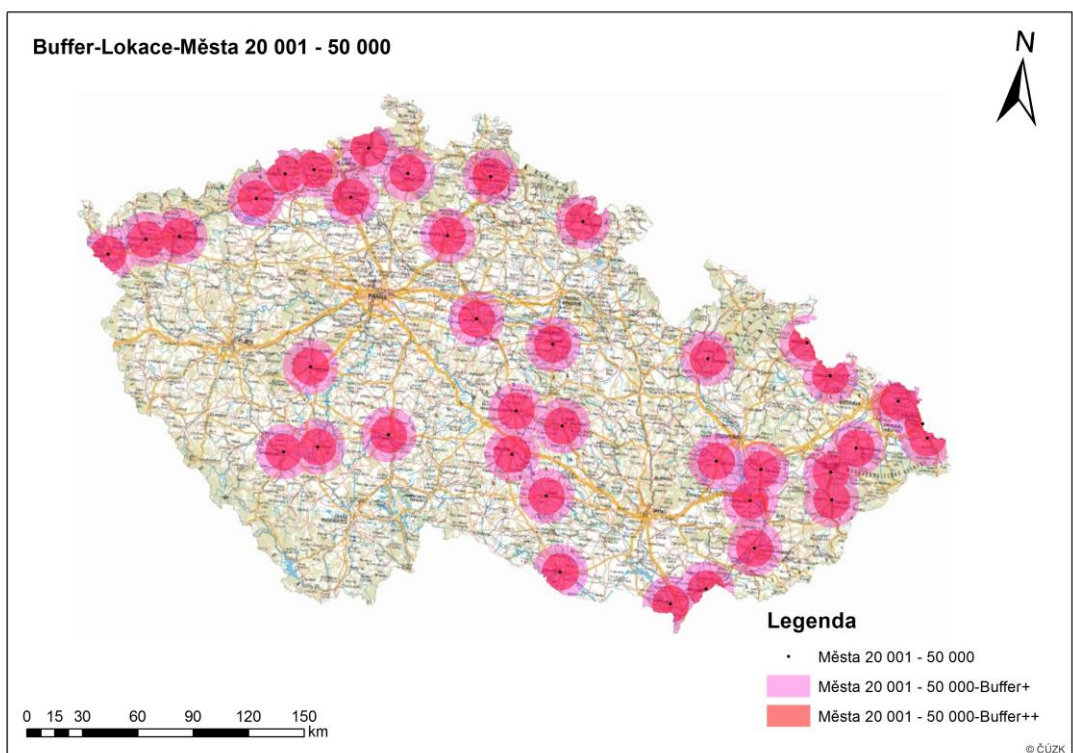
Tabulka č. 10: Lokace (Zdroj: Vlastní)



Obrázek č. 7: Buffer – Lokace – Města 100 001 - více (Zdroj: Vlastní)



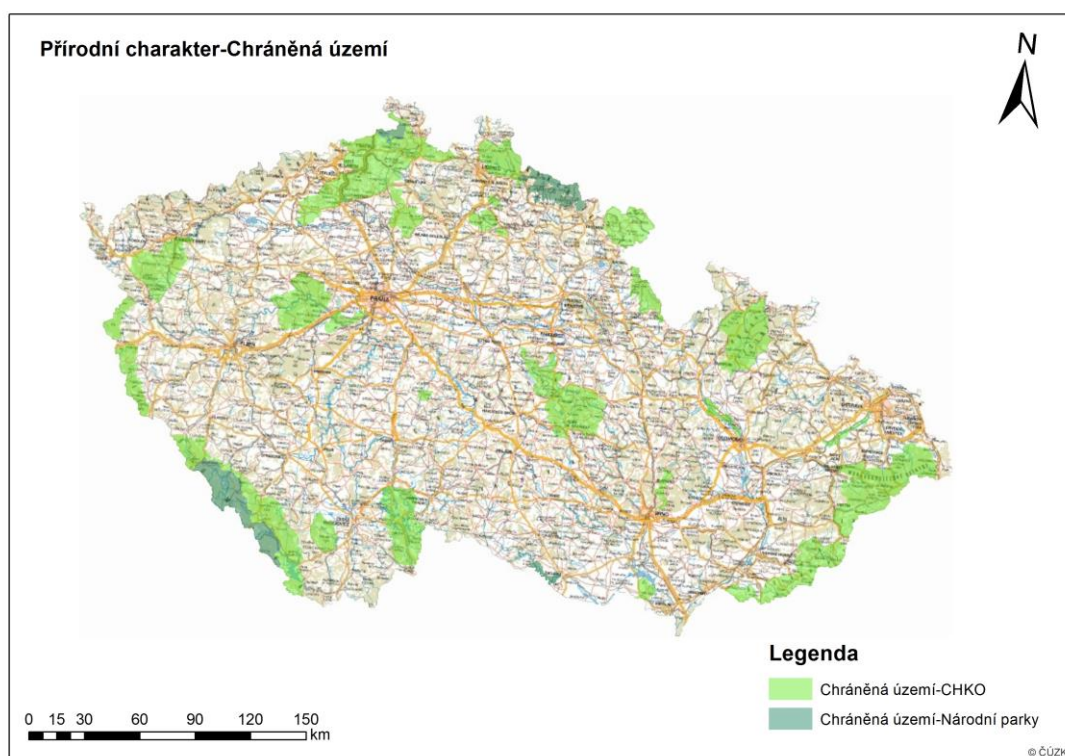
Obrázek č. 8: Buffer – Lokace – Města 50 001 - 100 000 (Zdroj: Vlastní)



Obrázek č. 9: Buffer – Lokace – Města 20 001 - 50 000 (Zdroj: Vlastní)

6.3.5 Přírodní charakter

Z přírodního charakteru byly vybrány chráněná území Národních parků a Chráněných krajinných oblastí. Na konci multikriteriální analýzy jsou tyto chráněná území funkcí erase z nově nalezených ploch smazána. Nově nalezené plochy nesmí ležet v chráněných územích.

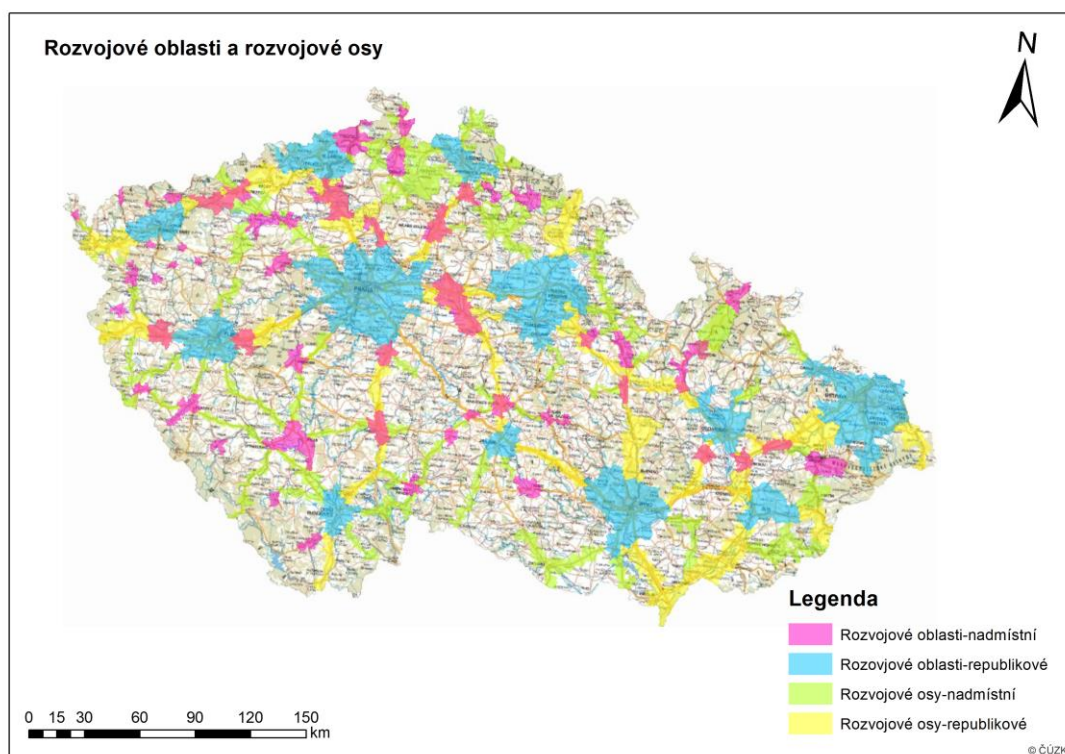


Obrázek č. 10: Přírodní charakter – Chráněná území (Zdroj: Vlastní)

6.3.6 Rozvojové oblasti a rozvojové osy

Rozvojové oblasti a rozvojové osy jsou vymezovány v územích, v nichž z důvodů soustředění aktivit mezinárodního, republikového a regionálního významu existují zvýšené požadavky na změny v území. Do rozvojových os nejsou zařazovány obce, které jsou již součástí rozvojových oblastí. Pro plánování a koordinaci územního rozvoje v rozvojových oblastech a osách se stanovují požadavky o změnách v území a úkoly pro územní plánování obcí (MSK, 2015).

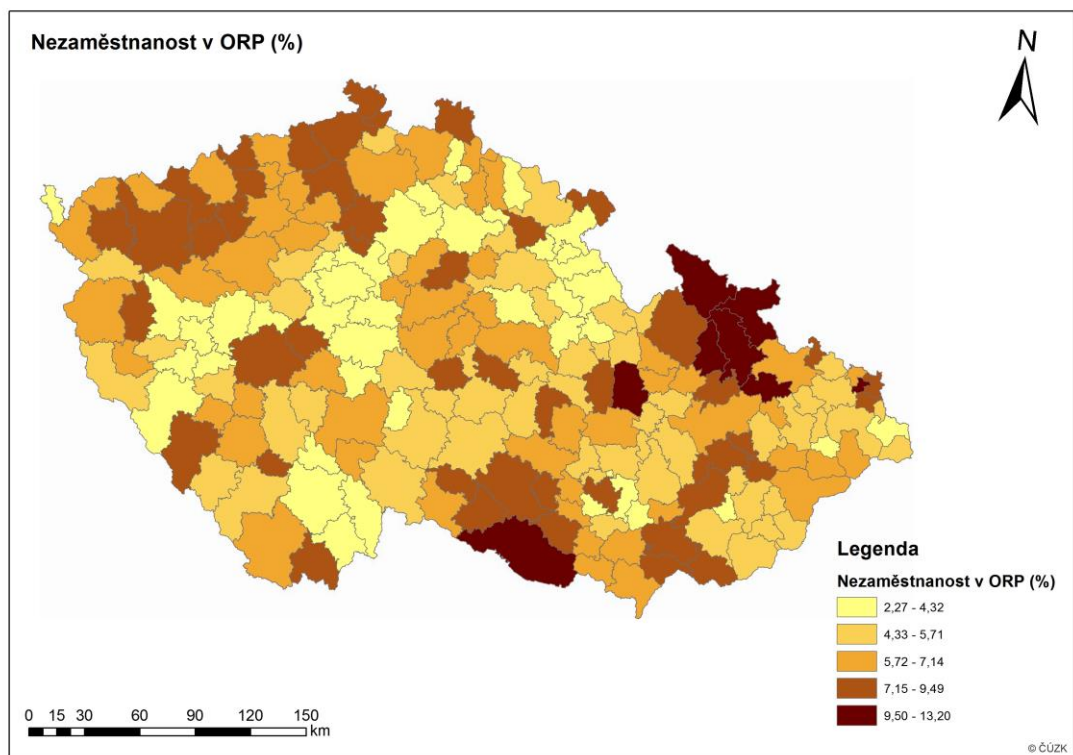
Rozvojové oblasti i rozvojové plochy se dělí na republikové a nadmístní. Ve výsledku multikriteriální analýzy jsou tyto plochy zohledněny a nově nalezené plochy se musí nacházet v rozvojových oblastech a rozvojových osách.



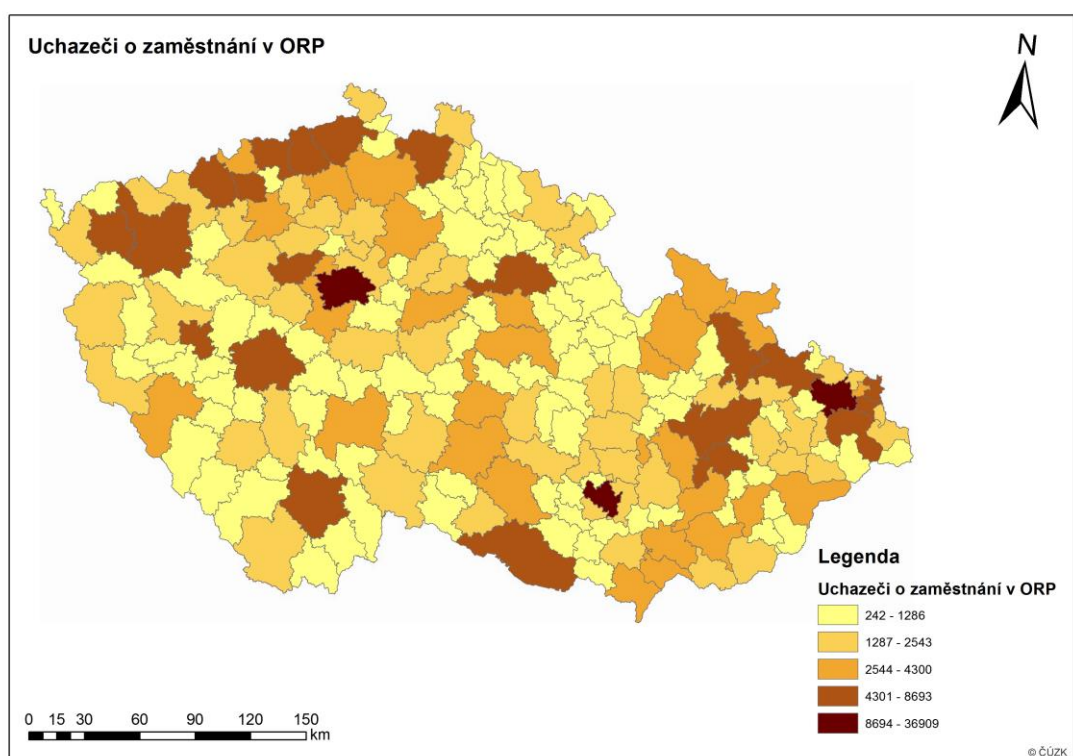
Obrázek č. 11: Rozvojové oblasti a rozvojové osy (Zdroj: Vlastní)

6.3.7 Pracovní síla

V této kapitole byla provedena sumarizace dat z Českého statistického úřadu. Jedná se o data podíl nezaměstnaných osob dosažitelných (%) k 31. 12. 2015 a data uchazeči o zaměstnání v evidenci úřadu práce – celkem k 31. 12. 2015. Data byla zpracována a v mapovém podkladu můžeme vidět průměr nezaměstnaných osob v obcích s rozšířenou působností a součet uchazečů v obcích s rozšířenou působností. V závěrečné multikriteriální analýze budou nově navržené plochy pro průmyslové zóny porovnávány právě s těmito daty.



Obrázek č. 12: Nezaměstnanost v ORP (%) (Zdroj: Vlastní)



Obrázek č. 13: Uchazeči o zaměstnání v ORP (Zdroj: Vlastní)

6.4 Multikriteriální analýza

Výsledkem této práce je multikriteriální analýza. Jednotlivé faktory řešené z předchozí kapitoly jsou spojeny do sebe různými funkcemi. Nejpoužívanější funkcí je zde intersect (průnik), kdy buffery jednotlivých faktorů vytvoří společnou plochu. Jedná se o buffery faktorů silniční doprava, železniční doprava, letecká doprava, lokace, rozvojové oblasti a rozvojové osy. Po tomto kroku vyšly různé malé plochy v České republice.

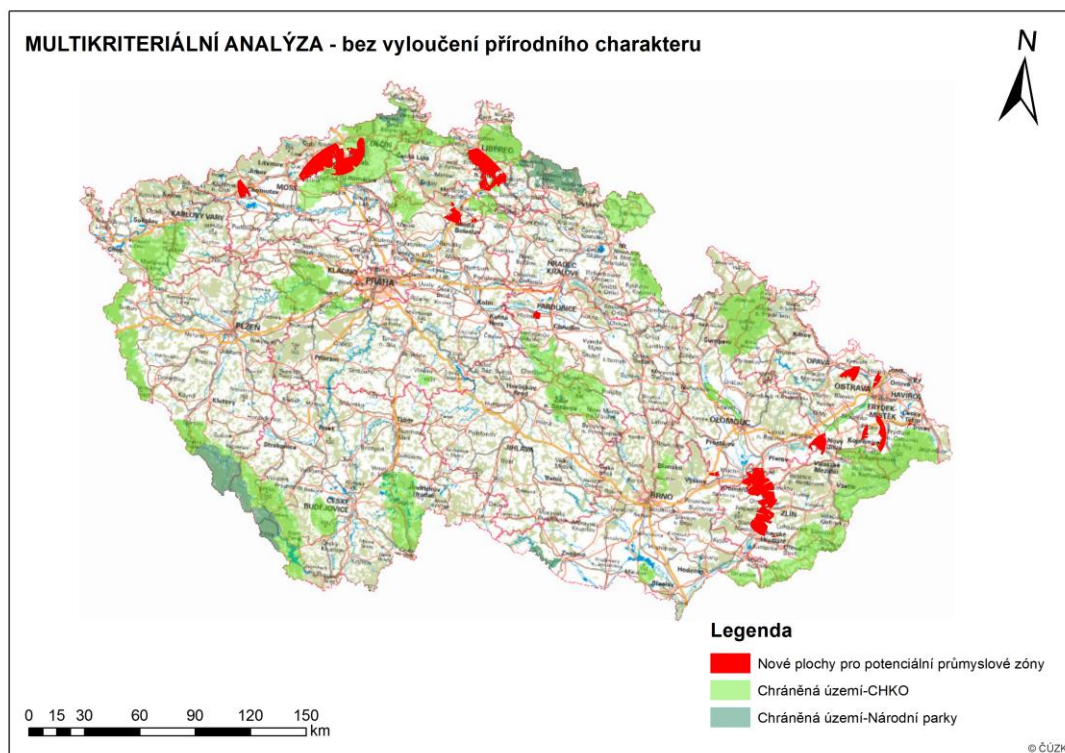
Další funkce byla erase, ve které byl od průniku odečten přírodní charakter (NP, CHKO).

Jelikož je ve všech řešených faktorech vytvořen buffer [++] a buffer [+], (který je více plošně rozložen, ale je méně kritický ke vzdálenostem od faktorů, vybral jsem ještě důležitost jednotlivých faktorů k nových navrhovaným plochám. Méně důležité faktory jsou vybrány bufferem [+]. Ty nejdůležitější faktory jsou vybrány bufferem [++]. V následující krátké tabulce je zhodnocení důležitosti faktoru.

V posledním kroku multikriteriální analýzy je srovnání výsledných navržených ploch pro průmyslové zóny s daty Českého statistického úřadu z kapitoly 6.3.7. Pracovní síla. Je diskutována nejvhodnější poloha potenciálních zón i z hlediska sociodemografických údajů.

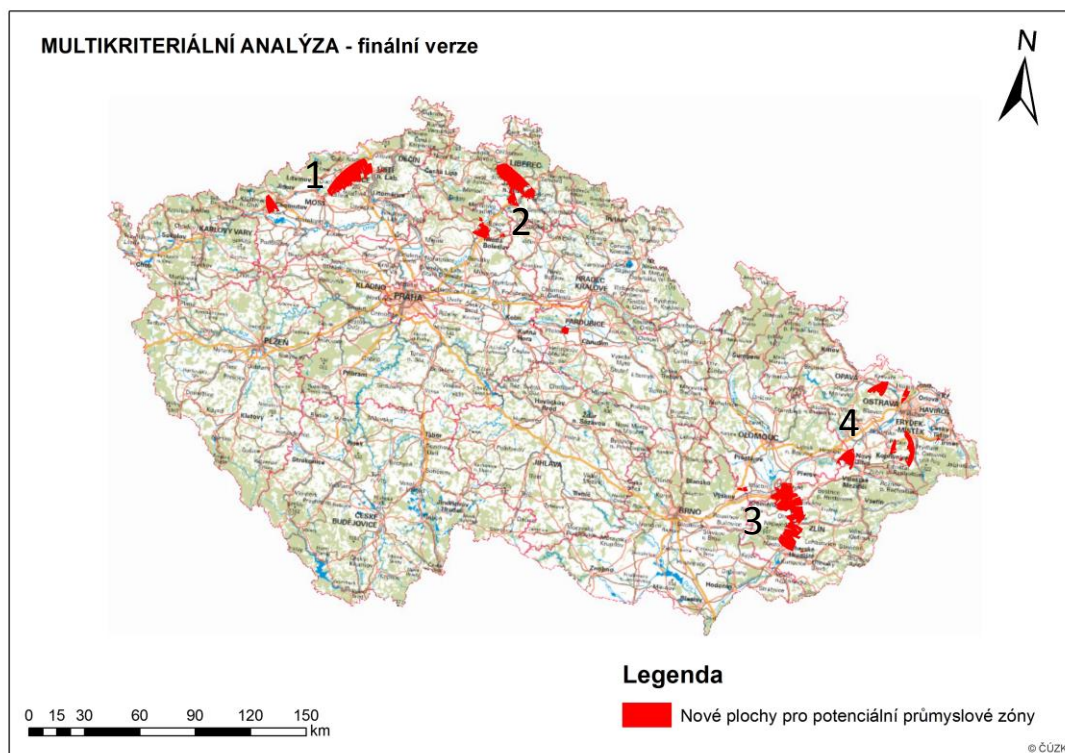
+	++
Letecká doprava	Silniční doprava
Lokace (města 50 001-100 000)	Železniční doprava
Lokace (města 20 001-50 000)	Lokace (města 100 001 - více)

Tabulka č. 11: Důležitost jednotlivých faktorů (Zdroj: Vlastní)



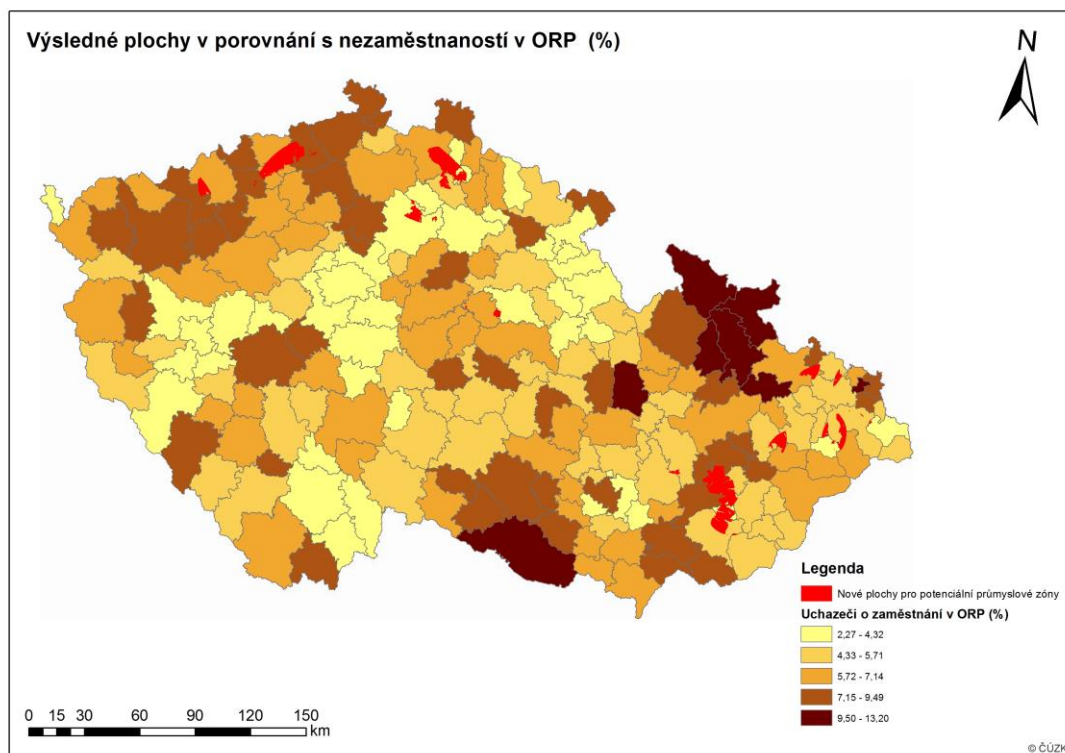
Obrázek č. 14: Multikriteriální analýza – bez vyloučení přírodního charakteru (Zdroj: Vlastní)

Na obrázku číslo 14 můžeme vidět vytvořenou multikriteriální analýzu, která vznikla po sloučení vybraných faktorů. V posledním kroku je ještě odečtena plocha chráněných území od nových ploch.

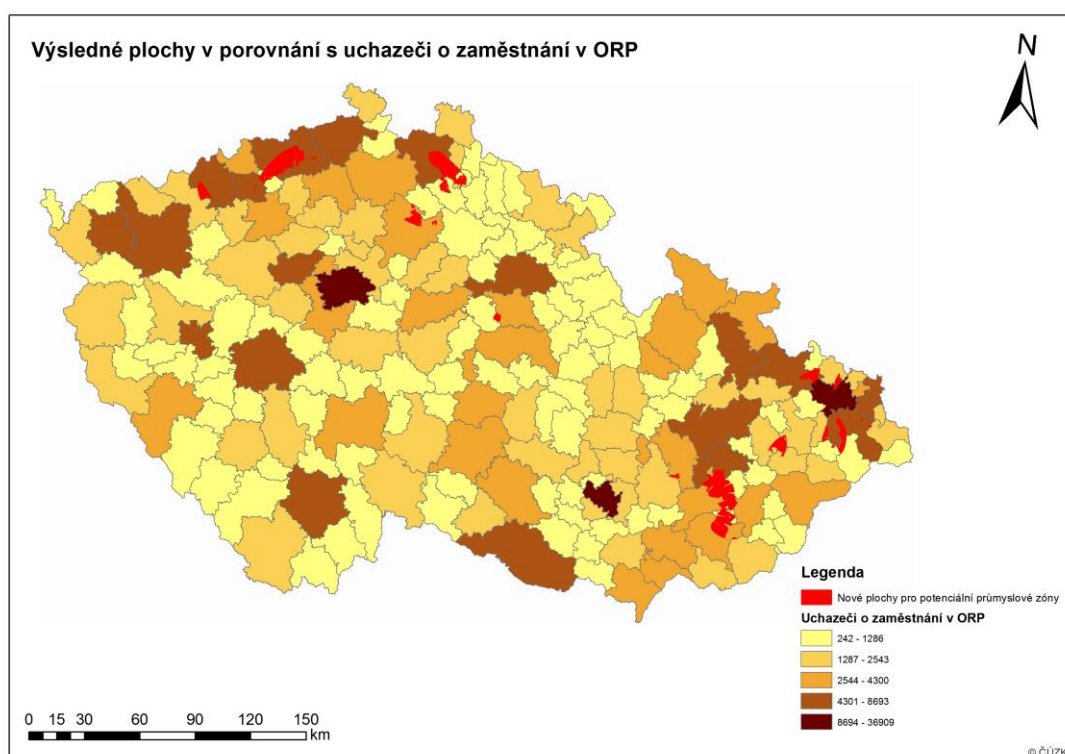


Obrázek č. 15: Multikriteriální analýza – finální verze (Zdroj: Vlastní)

Na obrázku číslo 14 je finální verze multikriteriální analýzy. Čísly 1-4 jsou popsány nové plochy pro potenciální průmyslové zóny. Plochy nejsou přímo specifikovány, ale pouze plošně popsány z hlediska vzdálenosti velkých měst. Jedná se o malé plochy na území Čech okolo města Ústí nad Labem (1), plochy okolo města Liberec (2) a na území Moravy okolo města Brno (3) a okolo města Ostrava (4).



Obrázek č. 16: Výsledné plochy v porovnání s nezaměstnaností v ORP (%) (Zdroj: Vlastní)



Obrázek č. 17: Výsledné plochy v porovnání s uchazeči o zaměstnání v ORP (Zdroj: Vlastní)

Na obrázku číslo 16 a číslo 17 je porovnání nových vzniklých ploch s údaji z Českého statistického úřadu. Porovnání je zohledněno v diskusi.

7 Diskuze

Po pečlivém promyšlení byly faktory srovnány podle důležitosti. Do závěrečné multikriteriální analýzy byly některé faktory vybrány jako méně důležité [+] a některé jako více důležité [++]. Hlavní je si uvědomit, že všechny faktory jsou pro vyhledání nových ploch nezbytně důležité a že rozdíly mezi nimi jsou velmi malé. Jako více důležité [++] byly vybrány faktory silniční dopravy, železniční dopravy a blízkost měst nad 100 000 obyvatel. Jako méně důležité byly vybrány faktory letecké dopravy a blízkost měst s 50 000-100 000 obyvateli a blízkost měst s 20 000-50 000 obyvateli.

Multikriteriální analýza poukázala na nové plochy pro potencionální průmyslové zóny. Na obrázku číslo 15 můžeme vidět tyto plochy očíslované. Jedná se o malé plochy na území Čech okolo města Ústí nad Labem (1), plochy okolo města Liberec (2) a na území Moravy okolo města Brno (3) a okolo města Ostrava (4). Tato analýza byla vytvořena na základě zjištěných údajů v literární rešerši a na základě faktorů ze subjektivně vytvořené tabulky, která hodnotí vybrané automobilové průmyslové zóny v České republice. Podobné faktory byly vybrány i v analytické části a v závěru z nich udělána multikriteriální analýza. Ve srovnání s obrázkem číslo 1 ze strany 23, kterou nám představila Agentura pro podporu podnikání a investic (CzechInvest), můžeme pozorovat velkou podobnost nalezených ploch. Ve zmíněném obrázku jsou plochy identifikovány na dvě hlavní oblasti s nejvyšší koncentrací automobilových průmyslových zón. Jedná se o trojúhelníkové oblasti Praha-Liberec-Hradec Králové a na o Uherské Hradiště-Olomouc-Ostrava.

Důležité je také zmínit zařazení rozvojových os a rozvojových oblastí mezi faktory určující nové plochy z důvodu toho, že rozvojové oblasti a rozvojové osy jsou vymezovány v územích, v nichž z důvodů soustředění aktivit mezinárodního, republikového a regionálního významu existují zvýšené požadavky na změny v území.

Z mapového podkladu na straně 61 (obrázek č. 16) můžeme vidět nově navržené plochy ve srovnání se sociodemografickým údajem nezaměstnanosti v obcích s rozšířenou působností. Z výstupu je poznat, že plochy sice nejsou v nejvíce kritických územích s největší nezaměstnaností, avšak všechny čtyři zmíněné plochy se nachází v území se zvýšeným procentem nezaměstnanosti v obcích s rozšířenou působností. Jelikož jediný ukazatel sociodemografických dat, a to nezaměstnanost

v ORP, nemůže ukázat a přesně vytyčit oblasti, které z hlediska pracovní síly nejvíce potřebují nějaký nový ekonomický impuls, vybral jsem ještě další sociodemografický ukazatel, a to uchazeče o zaměstnání v obcích s rozšířenou působností. Z druhého mapového podkladu ze strany 61 (obrázek č. 17) lze vyčíst, že více uchazečů o zaměstnání je v severních Čechách a dále okolo města Brno a nejvíce uchazečů je okolo města Ostrava. To znamená, že nově nalezené plochy dle faktoru pracovní síla by neměly problém se zaplněním pracovních pozic.

Nové plochy pro potenciální průmyslové zóny jsou navrženy po subjektivně vytvořených analýzách a podle domněnek studenta.

8 Závěr

Hlavním cílem bakalářské práce bylo nalézt lokality pro nové potenciální průmyslové zóny.

V první části práce je zpracována literární rešerše na dané téma. Práce nejprve představuje historii průmyslu v České republice, kde především hraje velkou roli rok 1989. Je zpracován vývoj a směřování průmyslu v České republice.

Dále je popsána lokalizace průmyslových zón na území České republiky, vysvětleny rozdíly mezi pojmy průmyslová zóna a strategická průmyslová zóna a poté práce přechází konkrétně na automobilový průmysl. Je tomu tak z důvodu důležitosti automobilového průmyslu pro Českou republiku.

Automobilový průmysl je obecně popsán z hlediska územního plánování pro dané lokality.

Práce pak navazuje na představení vybraných automobilových průmyslových zón v České republice. Jedná se o zóny Kolín – Ovčáry, Mladá Boleslav, Nošovice, Triangle. Automobilové zóny jsou podrobně popsány z hlediska jejich vzniku, výroby, obslužnosti a napojení.

Dále je vytvořena tabulka, která vybrané průmyslové zóny hodnotí z hlediska faktorů jejich lokalizace. Je vytvořeno subjektivní hodnocení, které je na základě nastudovaných informací popsáno. Vyhodnocení tabulky sestavuje pořadí vybraných automobilových zón dle úspěšnosti.

Analytická část se zabývá nalezením nových ploch pro potenciální průmyslové zóny. Jsou znovu popsány faktory, které mají nové plochy nalézt. V programu ArcMap je vytvořeno několik mapových podkladů, které nám faktory přibližují a graficky

znázorňují. Na závěr analytické části je vytvořena multikriteriální analýza, která všechny faktory spojuje různými funkcemi v programu ArcMap a tím vytváří jediný mapový podklad, který nově nalezené plochy graficky znázorňuje. Nové plochy jsou ještě srovnány s daty Českého statistického úřadu a ukazují nám nezaměstnanost v obcích s rozšířenou působností a počet uchazečů o zaměstnání v obcích s rozšířenou působností.

Na konci práce je diskutována poloha nově navržených ploch pro potenciální průmyslové zóny. Jsou srovnávány nově nalezené lokality s lokalitami dle agentury CzechInvest.

9 Zdroje literatury

1. BRYNDA R., 2011: Umisťování výrobních závodů a průmyslových zón v ČR a v Ústeckém kraji. In Urbanismus a územní rozvoj. Brno 2011. Roč. XIV, 1/2011, s. 44-51.
2. CZECHINVEST, 2009: Legislativa. [online]. [cit. 19. 4. 2017]. Dostupné z <http://www.czechinvest.org/legislativa>.
3. CZECHINVEST, 2009: O Czechinvestu. [online]. [cit. 19. 4. 2017]. Dostupné z <http://czechinvest.org/o-czechinvestu>.
4. CZECHINVEST, 2009: Průmyslová zóna Ovčáry – Kolín. [online]. [cit. 19. 4. 2017]. Dostupné z <http://www.czechinvest.org/prumyslova-zona-kolin-ovcary>.
5. CZECHINVEST, 2009: Průmyslová zóna Ovčáry – Kolín. [online]. [cit. 19. 4. 2017]. Dostupné z <http://www.czechinvest.org/prumyslova-zona-kolin-ovcary>.
6. CZECHINVEST, 2011: Vliv přímých zahraničních investic. [online]. [cit. 19. 4. 2017]. Dostupné z <http://www.czechinvest.org/vliv-pzi>.
7. CZECHINVEST, 2012: Brownfieldy. [online]. [cit. 19. 4. 2017]. Dostupné z <http://www.czechinvest.org/brownfieldy>.
8. CZECHINVEST, 2014: Průmyslová zóna Žatec Triangle. [online]. [cit. 19. 4. 2017]. Dostupné z <http://www.czechinvest.org/prumyslova-zona-zatec-triangle>.
9. CZECHINVEST, 2015: Automobilový průmysl. [online]. [cit. 19. 4. 2017]. Dostupné z <http://www.czechinvest.org/automobilovy-prumysl>.
10. CZECHINVEST, 2015: Historie Programu na podporu průmyslových zón. [online]. [cit. 19. 4. 2017]. Dostupné z <http://www.czechinvest.org/data/files/historie-programu-na-podporu-rozvoje-prumyslovyh-zon-2051-cz.pdf>.
11. CZECHINVEST, 2015: Podpora investic. [online]. [cit. 19. 4. 2017]. Dostupné z <http://czechinvest.org/podpora-investic>.
12. CZECHINVEST, 2015: Strategické průmyslové zóny. [online]. [cit. 19. 4. 2017]. Dostupné z <http://www.czechinvest.org/strategicke-prumyslove-zony>.
13. DAMBORSKÝ M., ŘÍHOVÁ G., RAJTR V.: Regionální lokalizace automobilového průmyslu v České republice. Acta Oeconomica Pragensia

- [online]. 2012, 2012(2), 23-39 [cit. 2017-04-19]. DOI:
<https://doi.org/10.18267/j.aop.361>. Dostupné z: <https://www.vse.cz/aop/361>.
14. KOVAŘÍK J., 2013: Kritická analýza logistických a průmyslových center a predikce jejich vývoje. Brno, 2013. Diplomová práce. Vysoké učení technické v Brně.
 15. KUNC, J., TONEV P., ANDRÁŠKO I., 2008: Rozvojové zóny a soukromý developer – vybraný příklad ve střední Evropě (CTP Invest). In *Geographica Cassoviensis* II. 1/2008. 93-97.
 16. NOVOSÁK J., DAMBORSKÝ M., LINHARTOVÁ I.: Internacionalizace automobilového průmyslu v České republice. *Regionální studia*, 2010, roč. 4, č. 1, s. 2-8.
 17. PASKOVÁ M., 2006: Průmyslová zóna Nošovice. Urbanismus a územní rozvoj [online]. 2006, IX (6), 21-22 [cit. 2017-04-19]. Dostupné z: https://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/casopis/2006/2006-06/04_prumyslova.pdf.
 18. PAVLÍNEK P., 1998: Foreign Direct Investment in the Czech Republic. *The Professional Geographer*, 50, č. 1, str. 71–85.
 19. PAVLÍNEK P., 2004: Regional Development Implication of Foreign Direct Investment in Central Europe. In *European Urban and Regional Studies*. Vol. 11, No. 1, pp. 47-70.
 20. POMIKÁLKOVÁ J., 2013: Průmyslové investice a jejich vliv na prostorovou strukturu a rozvoj města (případová studie města Kolín). České Budějovice 2013. Diplomová práce. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích.
 21. SLÁMOVÁ T., 2015: Využití strategických průmyslových zón. Brno 2015. Diplomová práce. Masarykova univerzita. Ekonomicko-správní fakulta.
 22. ŠERÝ O., 2010: Český průmysl po roce 1989. Brno 2010. Diplomová práce. Masarykova univerzita. Přírodovědecká fakulta.
 23. ŠOLTYS J., 2008: Historie a současnost průmyslových zón. Brno 2008. Diplomová práce. Masarykova univerzita. Ekonomicko-správní fakulta.
 24. VANČURA M., 2000. Průmyslové zóny. In *Geografické rozhledy*. Roč. 9, č. 5, s. 124.

25. VITURKA M., 1998: Investiční atraktivit vybraných měst v ČR – zpracovatelský průmysl. I. Mezinárodní kolokvium o regionálních vědách. Brno 1998. Masarykova univerzita. Ekonomicko-správní fakulta.
26. VITURKA M., 2000: Zahraniční investice a strategie regionálního rozvoje. ESF MU. Brno 2000. 81 stran.
27. ZAHRADNÍK P., JEDLIČKA, J., 2008: Studie ekonomických dopadů realizace Strategické průmyslové zóny Triangle. Studie pro Ústecký kraj, 59 s.

Zákony a vyhlášky:

1. Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)
2. Vyhláška č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a o způsobu evidence územně plánovací činnosti
3. Vyhláška č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území

10 Přílohy

10.1 Automobilový průmysl ve vztahu k územnímu plánování

Tato kapitola se zabývá zařazením průmyslových zón do územně plánovací dokumentace dotčených obcí a do zásad územního rozvoje jednotlivých krajů. Jsou vždy vybrány kapitoly, které se nacházejí v dokumentech. Je vytvořena pro ilustraci zasazení velkých průmyslových areálů do dokumentů, které se podílejí na územním plánováním.

Všechny data týkající se územního plánování jsou převzata s dokumentů územních plánů dotčených obcí.

SPZ Ovčáry (ÚP Ovčáry, ÚP Kolín)

Strategická průmyslová zóna Kolín-Ovčáry není zahrnuta do Zásad územního rozvoje Středočeského kraje. Z hlediska územně plánovací dokumentace je zóna zanesena do územního plánu města Kolín a do územního plánu obce Ovčáry. V poslední změně územního plánu obce Ovčáry, a to ve změně číslo 4, je strategická průmyslová zóna pospána takto:

Ekonomický rozvoj: Hlavním ekonomickým impulsem je rozvoj průmyslové zóny „Kolín – Ovčáry“. Celková výměra zóny je cca 360 ha. S ohledem na to, že se území zóny nachází na správním území dvou samostatných obcí (město Kolín, obec Ovčáry) je územně plánovací dokumentace řešena dvěma územními plány. Realnost tohoto záměru doložena vlastním řešením územního plánu.

Průmysl, skladování, hospodářství: Západně od Ovčár je navržena rozsáhlá zóna výrobního území se zvláštním režimem „Kolín-Ovčáry“ o celkové výměře cca 370 ha. Tato zóna překračuje na jihu hranice obce a je vymezena i územním plánu města Kolín. Tato zóna je vyhrazena pro velké investory republikového či regionálního významu a pouze v okrajových částech bude parcelována pro běžné investory. V případě, že plocha zóny, nebo její část, nebude ze strany velkého investora využita, bude užívána dosavadním způsobem (zemědělská půda).

Určitý potenciál ekonomického využití dnes nevyužívaných ploch a objektů v zemědělském jádru je pro tzv. nespécifikovanou výrobu drobnějšího charakteru anebo pro skladování.

- Základním regulativem je funkční určení zóny jako „výrobní území se zvláštním režimem“
- Procentuální hodnoty pro míru zastavitelnosti, zpevněných ploch, zeleně apod., jsou konkrétně ve vyhlášce č. 13/2001 zastupitelstva obce Ovčáry, ze dne 10. 10. 2001. Předpokládají se obvyklé hodnoty, které budou upřesněny v etapě územního řízení.
- Výškové zónování není omezeno regulativy, výstavba do výšky 40 m s ojedinělými vyššími objekty je zde přípustná.
- Limity dané obecnými rozsahy ochranných pásem nadřazených tras technické infrastruktury omezují celkový rozsah zóny na severu v k.ú. (katastrální území) Ovčáry (elektrické vedení 400 kV a produktovod) a na jihu na k.ú. Sendražice (elektrické vedení 110 kV + 22 kV), konkrétní rozsahy ochranných pásem je možné formou výjimky ještě upřesnit v etapě přípravy projektové dokumentace.
- Limity dané ochrannou přírodou omezují rozsah zóny na západní straně a jižní straně. Jedná se o trasu nadregionálního biokoridoru územního systému ekologické stability tvořené mimo jiné tokem Sendražického potoka.

Výrobní území – se zvláštním režimem

Toto území představuje monofunkční plochu průmyslové výroby a skladů, která je vyhrazena velkým investorům republikového či regionálního významu a nebude parcelována pro běžné investory. V případě, že plocha zóny, nebo její část, nebude ze strany velkého investora využita, bude užívána dosavadním způsobem (zemědělská půda).

Výrobní území se zvláštním režimem

1. Základní funkční využití:

- Území je určeno pro průmyslovou výrobu velkých investorů republikového či regionálního významu. Hlavní funkcí je průmyslová výroba hromadného, továrního a velkosériového charakteru. Území je určeno pro umístění provozoven průmyslové výroby a jejich doprovodné služby. Okrajové části území, které budou vyděleny vybudováním infrastruktury, nebo které nevyužije strategický investor, mohou být parcelovány pro menší investiční záměry.

2. Vhodné a převládající činnosti:
 - Podnikatelská činnost (velkovýrobní, výrobní a průmyslová činnost) s vlastními účelovými stavbami a prostory, která nesmí negativně ovlivňovat nejbližší obytné budovy ani území za hranici svého ochranného pásma
 - Doprovodné, obslužné a logistické plochy
 - Objekty průmyslové výroby a služeb
 - Objekty skladů
 - Příslušné komunikace a parkovací plochy
 - Garáže pro nákladní automobily a jiná účelová vozidla
 - Příslušné technické vybavení (trafostanice, regulační stanice, úpravy odpadních vod aj.)
3. Přípustné činnosti
 - Specifické služby jako doprovodná administrativa, stravování a nezbytně nutné ubytovací zařízení
 - Prodej výrobků
 - Hasičská zbrojnice
 - Ochrana a izolační zeleň
 - Bydlení správce nebo majitele účelových staveb, dočasné ubytování zaměstnanců
4. Nepřípustné činnosti:
 - Jakékoliv trvalé bydlení s výjimkou služebních a pohotovostních bytů
 - Školská, zdravotnická, sociální, sportovní, rekreační, spolková zařízení, individuální rekreace
 - Maloobchodní zařízení nad 500 m² prodejní plochy
 - Negativní vlivy průmyslové výroby nesmí zasahovat obytné a rekreační plochy
5. Pravidla pro uspořádání území
 - Umístění jednotlivých investic včetně podrobnějších regulačních a zastavovacích podmínek bude podrobněji definováno v územním řízení
 - Koeficient zastavění: max. 50 % (zpevněné plochy se jako zastavěné nepovažují)

- V území je nutné zřídit zatravněné nezpevněné plochy s keřovou a stromovou zelení, která bude chránit okolní území před negativními účinky činností, prováděných v tomto území a esteticky oddělovat pohledově exponovaná území, minimální rozsah těchto ploch je 20%
- Součástí dokumentace pro územní řízení bude řešení odstavování vozidel zákazníků i zaměstnanců
- Řešení odtoku dešťových vod z území
- Stanovení přepravních nároků ve vztahu k jednotlivým druhům dopravy

V územním plánu města Kolín je průmyslová zóna popsána takto:

Průmyslová zóna (VS2)

Hlavní využití:

Hlavní využití území je průmyslová výroba hromadného, továrního a velkosériového charakteru. Území je určeno pro umístění provozoven průmyslové výroby a jejich doprovodné služby. Představuje monofunkční plochu, která je vyhrazena jen pro velké investory republikového či regionálního významu a nebude parcelována pro běžné investory. V případě, že plocha zóny, nebo její část, nebude ze strany velkého investora využita, bude užívána dosavadním způsobem (zemědělská půda).

V území zároveň platí všechny limity vyplývající z obecně platných předpisů.

PŘÍPUSTNÉ VYUŽITÍ ÚZEMÍ, ČINNOST A STAVBY

1. Podnikatelská činnost (např. velkovýrobní, výrobní, průmyslová činnost) s vlastními účelovými stavbami a prostory, negativní vliv nad přípustnou mez nezasazuje sousední obytné budovy ani území za hranicí ochranného pásma, je-li vyhlášena hranicí ochranného pásma a je-li vymezena územním plánem
2. Bydlení správce nebo majitele, přechodné ubytování zaměstnanců
3. Odstavování vozidel zaměstnanců a návštěvníků
4. Doprovodné, obslužné a logistické plochy
5. Velkovýrobní, výrobní, průmyslová činnost
6. Obslužné plochy občanského vybavení veřejného zájmu (zdravotnictví, kultura, školství, sport) související s provozem a výrobou
7. Účelová a místní komunikace

NEPŘÍPUSTNÉ VYUŽITÍ ÚZEMÍ, ČINNOSTI A STAVEB

1. Bydlení v bytových domech
2. Bydlení v rodinných domech
3. Rekrece v objektech pro rodinnou rekreaci
4. Maloobchodní zařízení nad 500 m² prodejní plochy
5. Výstavba čerpací stanice pohonných hmot a mycích linek v území sousedící s bytovými zónami
6. Dočasné ubytování

PRAVIDLA PRO PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ A PODMÍNKY PRO VYUŽITÍ PLOCH

1. Budou upřesněny dle konkrétního záměru v územním řízení; pro každý objekt budou v územním rozhodnutí stanoveny podrobnější regulační a zastavovací podmínky
2. V území je nutné zřídit zatravněné nezpevněné plochy s keřovou i stromovou zelení, která bude chránit okolní území před negativními účinky činností, prováděných v tomto území, esteticky oddělovat pohledově exponovaná území
3. Součástí projektu bude dokumentace řešení odstavování vozidel zákazníků i zaměstnanců a řešení odtoku dešťových vod z území
4. Součástí podnikatelského záměru bude mj. stanovení přepravních kapacit dopravy do závodu.

PZ Mladá Boleslav (ÚP Mladá Boleslav)

Průmyslová zóna Mladá Boleslav není zahrnuta do Zásad územního rozvoje středočeského kraje. Z hlediska územně plánovací dokumentace je zóna zahrnuta do územního plánu města Mladé Boleslav. A to ve změně číslo 1. Průmyslová zóna je popsána takto:

Průmysl, sklady

1. Dominantní činnost: Výrobní a skladovací – průmyslové areály a komplexy, velkosklady, výzkumná a výrobní pracoviště.

Objekty musí architektonickým členěním stavebních forem a zejména celkovým objemem zástavby respektovat měřítko a kontext okolí. Areály je nutno (!) doplnit izolační zelení.

2. Přijatelná činnost:

Bydlení (kromě služebních a pohotovostních bytů), zdravotnictví a sociální služby – (nemocnice a lůžková zdravotnická zařízení, domovy důchodců), základní školství.

3. Nepřístupné činnosti:

Bydlení (kromě služebních a pohotovostních bytů), zdravotnictví a sociální služby (lůžková zdravotnická zařízení, domovy důchodců apod.), základní školství.

SPZ Nošovice (ZÚR Moravskoslezský kraj)

Strategická průmyslová zóna Nošovice je zahrnuta do Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje. V rámci územně plánovací dokumentace není vymezena v územním plánu obce Nošovice.

SPZ Triangle (ÚP Bitozeves, ÚP Staňkovice)

Strategická průmyslová zóna leží v obcích/správním území Žiželice, Staňkovice, Velemyšleves a Bitozeves. Obec s rozšířenou působností pro tyto obce je Žatec. Průmyslová zóna není zahrnuta v Zásadách územního rozvoje Ústeckého kraje. Z hlediska územně plánovací dokumentace je ve všech dotčených obcích. Pro ukázkou jsem si vybral územní plány dvou obcí. Obce Bitozeves a obce Staňkovice.

Obec Bitozeves:

Plochy výrobních areálů lehkého průmyslu a pro skladování bez omezení, a s většími dopravními nároky – Strategická průmyslová zóna Triangle

PODMÍNKY PROSTOROVÉHO USPOŘÁDÁNÍ:

Plocha Z 25 bude využita k plánovanému účelu až po spotřebování ploch v SPZ Triangle, situovaných na území bývalého letiště, které nejsou součástí ZPF. Do té doby bude využívána podle současné evidence v katastru nemovitostí jako ZPF – orná půda.

HLAVNÍ VYUŽITÍ:

- pozemky pro areály průmyslu

PŘÍPUSTNÉ VYUŽITÍ:

- plochy pro výrobu a služby
- plochy pro kapacitní skladování, logistiku, výzkum a vývoj a vzdělávání
- plochy komerčních zařízení rozsáhlých nad 2000 m² prodejních ploch
- s hlavním využitím související dopravní a technická infrastruktura; stavby a zařízení pro dopravu v klidu přímo související s danou funkcí
- čerpací stanice pohonných hmot včetně prodejního a skladového zázemí
- stavby a zařízení pro údržbu a ochranu areálů
- veřejná zeleň a veřejná prostranství
- sportovní plochy pro funkci zóny

PODMÍNĚNĚ PŘÍPUSTNÉ VYUŽITÍ:

- Lze povolit pouze v případě a rozsahu, že slouží zejména pro zaměstnance a obchodní partnery zdejších podniků:
- administrativa, kanceláře
- služební byty a ubytování pouze jako přechodné
- zařízení pro maloobchod, stravování a služby
- doplňkové občanské vybavení
- fotovoltaika pouze však na střechách objektů
- učňovské školství a VŠ pouze pro průmyslové obory

NEPŘÍPUSTNÉ VYUŽITÍ:

- nelze umístit obory se zaměřením na prvotní zpracování surovin, těžké strojírenství, chemickou
- výrobu, textilní výrobu
- veškeré stavby a využití, které neodpovídají výše uvedenému využití
- větrné elektrárny

Obec Staňkovice:

Výroba a skladování – průmyslová výroba a sklady (VP)

Hlavní využití:

Areál průmyslové zóny Triangle – výroba, která obvykle není přípustná v jiných plochách.

Přípustné využití území, činnosti a stavby:

- výroba – zpracovatelský průmysl (vyjma oborů zaměřených na prvotní zpracování surovin např. hutní a chemická výroba)
- strategické služby, technologická centra, logistika, facility management a další služby plnící funkci obslužnosti pro záměry umístěné v PZ
- centra výzkumu a vývoje
- sklady a skladovací plochy
- stavební dvory a za řízení pro údržbu komunikací
- areály nákladní dopravy (včetně kamionové)
- administrativní, provozní a skladové budovy pro obsluhu plochy
- čerpací stanice pohonných hmot
- stavby školské, zdravotnické, kulturní a sportovní pro obsluhu plochy
- stavby pro přechodné ubytování pro obsluhu plochy
- stavby pro veřejné stravování pro obsluhu plochy
- stavby pro maloobchod a služby pro obsluhu plochy
- odstavná a parkovací stání
- garáže pro funkci plochy
- komunikace místní, účelové a pěší
- sítě a koncová zařízení technické infrastruktury
- zeleň (veřejná, ochranná apod.)

Nepřípustné využití území, činnosti a stavby:

- jiné než přípustné využití, činnosti a stavby

Pravidla uspořádání území:

Max. plocha zastavění: 50 % (mimo parkoviště)

Min. plocha zeleně: 10 %

Max. hladina zástavby: nestanoveno