

Vysoká škola ekonomická v Praze

Národohospodářská fakulta

Hlavní specializace: Regionální studia



LOKALIZAČNÍ FAKTORY PRŮMYSLVÝCH
ZÓN VE ZLÍNSKÉM KRAJI

diplomová práce

Autor: Bc. Ladislav Mlčák

Vedoucí práce: prof. Ing. Jaroslav Macháček, CSc.

Rok: 2015

Prohlášení

Prohlašuji na svou čest, že jsem diplomovou práci vypracoval samostatně a s použitím uvedené literatury.

Ladislav Mlčák

V Praze, dne 19. 8. 2015

Poděkování

Děkuji Prof. Ing. Jaroslavu Macháčkovi, CSc. za odborné vedení mé diplomové práce, jeho čas, trpělivost a cenné rady při jejím zpracování.

Poděkování taktéž patří zástupcům sledovaných firem a veřejné správy, kteří poskytli své odpovědi při empirickém šetření.



ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Zpracovatel : **Bc. Ladislav Mlčák**
Studijní program: **Ekonomie a hospodářská správa**
Obor: **Regionální studia**
Název tématu: **Lokalizační faktory průmyslových zón ve Zlínském kraji**

Zásady pro vypracování:

1. Cílem práce je vyhodnotit lokalizační faktory firem ve vztahu k průmyslovým zónám ve Zlínském kraji a v této návaznosti vyhodnotit lokalizaci, dopady a fungování průmyslových zón.
2. Budování průmyslových zón je často považováno za významný nástroj k přilákání investic a z nich plynoucí rozvoj regionu. Ne vždy však průmyslové zóny respektují požadavky trhu a nemusí být vymezeny na vhodných místech. Jejich využití a přínos se tak může stát diskutabilní zejména v poměru obsazenosti těchto zón a náklady na jejich vybudování.
3. Teoretická část se bude zabývat rozбором lokalizačních teorií a vymezením hlavních lokalizačních faktorů, které ovlivňují firmy v rozhodování o svém umístění včetně dopadů této lokalizace v průmyslových zónách.
4. Praktická část se nejprve zaměří na socioekonomickou charakteristiku Zlínského kraje. Dále pomocí regionální analýzy budou vymezeny lokalizační faktory a fungování jednotlivých průmyslových zón, které budou následně mezi sebou porovnány dle zvolených kritérií vycházejících z teoretické části. Ke srovnání a hodnocení průmyslových zón budou použita data agentury CzechInvest a informačního systému EIA s doplňujícími empirickými daty od zástupců firem lokalizovaných v průmyslových zónách a zástupců veřejné správy z přilehlých oblastí.

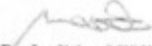
Rozsah práce: 70 stran

Seznam odborné literatury:

1. ČADIL, Jan. : Regionální ekonomie, teorie a praxe. Praha: C.H.Beck, 2010, 176 s.
2. GREENBAUM, Robert T. and ENGBERG, John B.. The Impact of State Enterprise Zones on Urban Manufacturing Establishments. Journal of Policy Analysis and Management, 2004, Vol. 23, No. 2, pp. 315-339.
3. Jo, Y. and LEE, C.Y. : Technological Capability, Agglomeration Economies and Firm Location Choice. Regional Studies, Vol. 48, No. 8, 2014, pp. 1337-1352
4. MACHÁČEK, Jaroslav a kol. : Regionální a municipální ekonomie. Praha: Oeconomica, 2011, 199 s.
5. ROSENTHAL, S. Stuart and STRANGE, C. William: Geography, Industrial Organization, and Agglomeration. The Review of Economics and Statistics, Vol. 85, No. 2, 2003, pp. 377-393
6. WOKOUN, René a kol. : Přímé zahraniční investice a regionální rozvoj. Praha: Oeconomica, 2010, 203 s.
7. WOKOUN, René a kol. : Regionální rozvoj, východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování. Praha: Linde, 2008, 475 s.

Datum zadání diplomové práce: duben 2015

Termín odevzdání diplomové práce: září 2015


Bc. Ladislav Mlčák
Řešitel


doc. Ing. Petr Toth, Ph.D.
Vedoucí ústavu


prof. Ing. Jaroslav Macháček, CSc.
Vedoucí práce

doc. Ing. Miroslav Ševčík, CSc.
Děkan NF VŠE

ABSTRAKT

Diplomová práce na základě regionální analýzy a empirického šetření nalézá a hodnotí lokalizační faktory firem v průmyslových zónách a samotných průmyslových zón ve Zlínském kraji. Průmyslové zóny jsou často považovány za nástroj pro zvýšení ekonomické úrovně regionu, avšak aby došlo k jejich využití kapacit, jejich budování musí respektovat požadavky trhu na lokalizaci. Teoretická část prezentuje náhled do teorií zabývajících se prvky lokalizace s cílem klasifikovat nejvýznamnější lokalizační faktory. Následující praktická část nejprve charakterizuje 17 průmyslových zón v kraji. Tyto charakteristiky následně tvoří podmínky pro jejich srovnání a ověření základních lokalizačních faktorů v souvislosti s empirickým výzkumem mezi firmami lokalizovanými v těchto zónách. Analýza se taktéž okrajově dotýká vybranými dopady fungování průmyslových zón.

Klíčová slova: lokalizační faktory, teorie lokalizace, průmyslové zóny, Zlínský kraj

JEL klasifikace: D21, R30

ABSTRACT

The thesis is based on regional analysis of industrial zones and empirical research of firms located in industrial zones in the Zlín region where searches and evaluates the factors of localization firms. Industrial zones are often considered as an instrument to raise the economic level of the region, but they must comply with market demands for localization in order to use their capacities. The theoretical part presents a view into the theories of localization in order to classify the most important location factors. The following practical part first describes the 17 industrial zones in the region. These characteristics form the conditions of comparison and evaluation of localization factors in connection with empirical research of firms located in industrial zones. The analysis also marginally deals with the selected impacts of industrial zones.

Keywords: factors of localization, theory of localization, industrial zone, Zlín region

JEL classification: C38, D21, R30

OBSAH

ÚVOD.....	8
1 VÝVOJ LOKALIZAČNÍCH TEORIÍ.....	10
1.1 TEORIE BLÍZKÉ NEOKLASICKÉMU POJETÍ.....	11
1.1.1 Model hospodářství J. H. von Thünera	11
1.1.2 Lokalizace průmyslu	12
1.1.3 Koncentrický model	13
1.1.4 Hotellingův model.....	14
1.1.5 Löschův model tržních zón	15
1.1.6 Regionální věda.....	15
1.1.7 Teorie centrálních míst.....	16
1.2 TEORIE ZALOŽENÉ NA VZTAHU JÁDRO - PERIFERIE	18
1.2.1 Teorie růstových pólů	18
1.2.2 Teorie růstových center a růstových os.....	19
1.2.3 Francouzsko - belgická škola polarizace.....	20
1.2.4 Teorie kumulativních příčin.....	20
1.2.5 Teorie nerovnoměrného rozvoje	20
1.3 INSTITUCIONALISMUS A BEHAVIORALISMUS.....	21
1.4 MODERNÍ LOKALIZAČNÍ TEORIE“	23
1.4.1 Teorie mezoekonomiky.....	23
1.4.2 Teorie výrobních cyklů	23
1.4.3 Teorie ziskových cyklů	24
1.4.4 Nová ekonomická geografie NEG	24
1.4.5 Klastry	25
1.5 KLASIFIKACE LOKALIZAČNÍCH FAKTORŮ	26
2 PRŮMYSLOVÉ ZÓNY	32
2.1 POJEM PRŮMYSLOVÁ ZÓNA	32
2.1.1 Greenfields a brownfields	33
2.2 DOPADY INVESTIC V PRŮMYSLOVÝCH ZÓNÁCH.....	35
2.3 PRŮMYSLOVÉ ZÓNY V ČESKÉ REPUBLICE	39
3 PRŮMYSLOVÉ ZÓNY VE ZLÍNSKÉM KRAJI	43
3.1 OKRES ZLÍN	44
3.1.1 Průmyslová zóna Zlín - Východ	44
3.1.2 Průmyslové zóny Napajedla - Otrokovice - Zlín	46
3.1.3 PZ Lukov.....	48
3.1.4 Ostatní PZ v okrese Zlín	49
3.2 OKRES VSETÍN	51
3.2.1 Průmyslová zóna Vsetín -- Bobrky	51
3.2.2 Valašské Meziříčí - Lešná.....	52
3.2.3 Ostatní průmyslové zóny v okrese Vsetín	53
3.3 OKRES UHERSKÉ HRADIŠTĚ.....	55
3.3.1 Staré město - Špilov	55
3.3.2 Uherské Hradiště - Jaktáře	56
3.3.3 PZ Nivnice	57

3.3.4	Ostatní průmyslové zóny v okrese Uherské Hradiště	58
3.4	OKRES KROMĚŘÍŽ	59
3.4.1	PZ Hulín	59
3.4.2	Strategická PZ Holešov	61
3.5	HODNOCENÍ PZ A JEJICH LOKALIZAČNÍCH FAKTORŮ	64
3.5.1	Velikost PZ a dostupnost pozemků	65
3.5.2	Vlivy na obsazenost PZ	65
3.5.2.1	Vlastnictví pozemků	65
3.5.2.2	Dopravní dostupnost	66
3.5.2.3	Technická infrastruktura	67
3.5.2.4	Poloha k sídlům	67
3.5.3	Pracovní síla	69
3.5.4	Struktura průmyslu v ZK	71
3.6	LOKALIZAČNÍ FAKTORY DLE EMPIRICKÉHO ŠETŘENÍ	72
3.6.1	Faktor původu firmy	75
3.6.2	Faktor dodavatelsko - odběratelských vztahů	76
3.6.3	Kvalifikovaná pracovní síly a její cena	76
3.6.4	Dopravní dostupnost	77
3.6.5	Pozemky v PZ	77
3.6.6	Spolupráce s veřejnými a vzdělávacími institucemi	78
3.6.7	Problematické faktory firem lokalizovaných v PZ	79
3.7	VYBRANÉ DOPADY PZ NA ZLÍNSKÝ KRAJ	80
3.7.1	Zaměstnanost	80
3.7.2	Zásoba kvalifikované pracovní síly a nezaměstnanost	82
3.7.3	Mzdy	82
3.7.4	Kooperační vazby	83
3.7.5	Sociální vazby	84
3.7.6	Ostatní dopady	84
	ZÁVĚR	86
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	91
	SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK	101
	SEZNAM OBRÁZKŮ	102
	SEZNAM TABULEK	103

ÚVOD

Průmyslové zóny se od konce minulého století staly i v souvislosti s přílivem zahraničních investic jedním z nástrojů pro zvýšení ekonomické úrovně regionu. Jejich budování je považováno zejména veřejnými představiteli za klíčový faktor pro přilákání investorů, což se projevilo vymezením desítek průmyslových zón napříč Českou republikou. Příprava průmyslových zón však vyžaduje vysoké náklady z veřejných rozpočtů a umístění průmyslových zón se může stát spíše politickým rozhodnutím. Takové zóny následně nerespektují požadavky trhu na lokalizaci, pro investory nejsou atraktivní a stávají se nevyužitými. Před rozhodnutím o vybudování je tak nutné se zabývat nejen potencionálně kladnými dopady, ale především otázkou, zda umístěná zóna bude splňovat základní předpoklady pro naplnění, tedy jaké lokalizační faktory vedou firmy pro své umístění v zóně. Vhodně umístěné průmyslové zóny totiž vytváří příhodné lokalizační podmínky pro tuzemské a zahraniční investory, což se projeví v brzké obsazení zóny s pozitivními i negativními dopady pro region a taktéž pro samotné firmy.

Faktory lokalizace firem jsou nedílnou součástí regionálních věd a jsou předmětem zkoumání mnoha autorů, kteří dali vzniknout množství teorií odvíjejících se od různých směrů. Teoretická část se zaměří na rozbor teorií zabývajících se lokalizací, které vymezují hlavní lokalizační faktory dle kterých se firmy rozhodují o svém umístění, a následně se bude věnovat klasifikaci lokalizačních faktorů. Druhá část teoretické části upře pozornost na vymezení a problematiku průmyslových zón v ČR, jejich evidenci a taktéž teoretická východiska týkající se jejich různorodých dopadů na region.

Práce bude členěna do tří základních kapitol. První kapitola se zaměří na zmíněné lokalizační teorie, druhá pak na průmyslové zóny a jejich dopady s cílem vytvoření základních teoretických východisek pro stěžejní praktickou část, která bude tvořit třetí kapitolu. Praktická část pomocí regionální analýzy, která využije dostupných údajů, charakterizuje průmyslové zóny ve Zlínském kraji dle zvolených kritérií vycházejících z teorie. Z charakteristik následně komparuje jednotlivé zóny mezi sebou. Posléze pomocí empirického šetření firem lokalizovaných v průmyslových zónách ověří důležitost jednotlivých faktorů a motivů pro lokalizaci firem ve Zlínském kraji. Okrajově se taktéž dotkne základních dopadů, které s sebou lokalizace firem v průmyslových zónách v kraji přináší.

Cílem práce a zejména praktické části je nalézt a vyhodnotit lokalizační faktory firem, které se v rámci rozhodování o své lokalizaci umístily v jedné z průmyslových zón ve Zlínském kraji a zároveň charakterizovat a vyhodnotit podmínky, které průmyslové zóny poskytují pro lokalizaci firem tvořící atraktivitu jednotlivých zón. Základním problémem je tedy ověření, jak jsou samotné průmyslové zóny ve Zlínském kraji vhodně rozmístěny, jaké lokalizační podmínky poskytují pro potenciální investory a jak na toto rozmístění reagují firmy, které se více či méně v těchto zónách lokalizují. Tento cíl je v úzké souvislosti s obsazeností zón, která reflektuje jejich využití, a případnými dopady, kterých se okrajově dotkne závěr praktické části.

1 VÝVOJ LOKALIZAČNÍCH TEORIÍ

Základním cílem lokalizačních teorií modelů je definovat lokalizační faktory a za předpokladu racionálního chování ekonomických subjektů určit optimální umístění těchto subjektů na určitém území. Ekonomickými subjekty jsou v tomto případě myšleny podniky, zabývající se výrobou či poskytováním služeb. V zásadě jde o to zjistit nejvhodnější umístění podniku, aby jeho zisky byly v závislosti na prostorové orientaci maximální. Z tohoto pohledu nejsou lokalizační teorie ničím jiným, než standardní mikroekonomickou analýzou promítnutou do území. (Čadil, 2010)

Lokalizační teorie jsou ve srovnání s ostatními ekonomickými teoriemi poměrně mladou teoretickou disciplínou. Všeobecná teorie výroby dlouho nevěnovala pozornost vlivu prostoru, prostorového umístění na výsledky výrobních aktivit a i v obecných ekonomických teoriích se o prostorového aspektu abstrahovalo. Teoretický přístup se snaží za pomoci zvolených předpokladů snažit zjednodušit realitu. Tyto zjednodušující předpoklady umožňují soustředit pozornost na výzkum vlivu pouze určitého omezeného počtu faktorů a formulovat obecná pravidla lokalizace. Výsledkem tohoto přístupu jsou právě lokalizační teorie, které jsou předmětem této kapitoly. (Matoušková a kol., 2000)

První zmínky o prostoru jako o ekonomickém činiteli lze nalézt u merkantilistů v 15. století v souvislosti s jejich zkoumáním problematiky mezinárodního obchodu, který pojmají jako vztah prostorově oddělených ekonomických subjektů a vzdálenost byla chápána jako jeden z činitelů ovlivňujících vztahy mezi ekonomikami jednotlivých území. Okrajově se prostorové problematiky dotkli taktéž fyziokraté v 18. století v souvislosti se zkoumáním vztahů mezi městem a venkovem. Větší pozornost věnoval lokalizaci David Ricardo při zkoumání otázek ohledně pozemkové renty. Podle něj pozemková renta a cena pozemků závisí na faktoru úrodnosti pozemku a polohy pozemku. (Matoušková a kol., 2000)

Prvním, opravdu významným milníkem, zabývajícím se samostatnou problematikou lokalizace v teoretickém pojetí lze považovat vytvoření teorií na základě předpokladů dokonalé konkurence. Jedná se zejména o teorii J. H. von Thüнена, A. Webera a dalších. Po zpochybnění předpokladů dokonalé konkurence byly teorie modifikovány jako např. Hotellingův model. Z teoretického směru lokalizace služeb je vhodné zmínit klasickou teorii centrálních míst W. Christallera. Problematiku klastrů vysvětluje polari-

zační teorie. Specifický směr představují behaviorální a institucionální přístupy zpochybňující např. některé předpoklady racionálního chování jednotlivců a firem. (Wokoun a kol., 2010) V následujících subkapitolách jsou tyto teorie blíže přiblíženy pro poskytnutí náhledu do lokalizačních teorií a následnému vymezení a klasifikaci lokalizačních faktorů. V řadě případů se však nejedná o typické lokalizační teorie, ale spíše o teorie regionálního rozvoje, ve kterých však lze nalézt prvky a vztahy týkající se lokalizace, čímž je vhodné je zmínit v návaznosti na téma práce.

1.1 Teorie blízké neoklasickému pojetí

Podle Blažka, Uhlíře (2011) lze rozdělit neoklasické lokalizační teorie na čtyři základní směry. Prvním je snaha o vysvětlení lokalizačních rozhodnutí jednotlivých firem, např. model A. Webera. Druhým směrem bylo zkoumání vzájemné závislosti lokalizačních rozhodnutí různých firem - tzv. Hotellingův model. Třetí směr vycházel z behaviorálního paradigmatu. Poslední směr představoval teorii regionální rovnováhy s cílem vysvětlit prostorové uspořádání ekonomiky jako celku a částečně vycházel z teorií z prvního směru. Do tohoto směru řadíme modely W. Christallera a A. Lösche.

První lokalizační teorie byly založeny na předpokladech dokonalé konkurence, které dnes již považujeme za nereálné. V době vzniku teorie však strukturu hospodářství tvořili malí výrobci, jednotlivci nemohli ovlivnit cenu, neexistovaly technologické monopoly a výrobky byly poměrně jednoduché a podobné. Všechny tyto faktory tak poměrně dobře odpovídaly podmínkám dokonalé konkurence. Na tomto základě A. Weber a J. H. von Thünen předpokládají, že producent nemá žádný vliv na poptávku a tak ceny nevstupují do rozhodování podnikatele a nemají v lokalizační roli žádnou roli. Lokalizace je dána výhradně minimalizací nákladů. Klíčovým faktorem, se kterým teorie pracují, byly označeny dopravní náklady. (Wokoun a kol., 2010)

1.1.1 Model hospodářství J. H. von Thünena

Von Thünenův model lokalizace se zabýval rozmístěním zemědělské výroby. Pro potřeby modelu pracoval s pojmem izolovaného státu, který byl charakterizován abstrakcí od mezinárodního obchodu, kruhovou podobou hranic, ideální rovinou, stejnou úrodností pozemků, bodovým trhem v centru státu a stejnými cenami pro jeden typ produktu. (Matoušková a kol., 2000) Pro lokalizaci je rozhodující blízkost odbytového trhu. Model zobrazuje hypotetické rozmístění různých druhů zemědělské produkce kolem

jednoho centrálního odbytového místa. Kolem centra se vytváří jednotlivé prstence dle různého využití půdy a každý prstenec je charakteristický svou produkcí. Produkty nejtěžší a nejméně trvalé (lehko podléhající zkáze) jsou produkovány nejbližší trhu, naopak ve vyšší vzdálenosti od centra se vyskytují produkty vhodné k přepravě, čímž je maximalizována renta na každém prstenci. (Wokoun a kol., 2010)

Přestože ekonomický a technický vývoj od doby, kdy byla teorie von Thünenem vytvořena, podstatně změnil realitu i teorii, řada jeho argumentů a závěrů neztratila ani v průběhu času svůj význam pro pozdější regionálně ekonomické analýzy a dokonce není bez vztahu ani k současným územně ekonomickým modelům. (Macháček a kol., 2011)

1.1.2 Lokalizace průmyslu

S rozvojem průmyslu v 19. století se zájem ekonomů soustředil na výzkum rozhodování o lokalizaci firem. Za největší přínos k teoriím lokalizace v tomto období je považováno dílo Wilhelma Laundharta, který obohatil lokalizační teorii metodologickým nástrojem pro zkoumání dopravních nákladů - lokalizačním trojúhelníkem. Tento lokalizační trojúhelník byl využit k analýze vlivu dopravních nákladů na rozhodování firmy o její prostorové lokalizaci. Dva vrcholy trojúhelníku tvoří místa naleziště zdrojů surovin a třetí vrchol představuje trh, neboli místo spotřeby. Vzhledem k abstrakci od ostatních lokalizačních faktorů pracuje model stejně jako Thünen s dopravními náklady a umístění výroby je tak závislé na poloze zdrojů a poloze trhu. Velikost dopravních nákladů na přepravu surovin z místa naleziště do místa zpracování či finálního výrobku z míst výroby na trh je přirovnána k mechanickým silám, která se snaží umístění výroby přitáhnout ke svému vrcholu, tedy buď ke zdrojům surovin nebo k trhu. Velikost této mechanické síly je přímo úměrná dopravním nákladům na převoz. V místě, kde tyto síly jsou v rovnováze, se nachází optimální umístění podniku při minimalizaci dopravních nákladů. (Matoušková a kol., 2000)

Na model W. Laundharta navázal v 1. polovině 20. století Alfred Weber, který vytvořil jednu z nejvýznamnějších teorií lokalizace a do své teorie zahrnul poznatky svých předchůdců. Weber definoval několik lokalizačních faktorů, mezi něž zahrnuje např. naleziště surovin, cenu pracovní síly či dopravní náklady. Ve svém modelu se zaměřil na nalezení optimální lokalizace podniku pomocí minimalizace dopravních nákladů. Taktéž zavedl pojem aglomerační úspory jako zvláštní příklad vnějších úspor, které

dříve obecně definoval Alfred Marshall. Do těchto aglomeračních úspor se řadí sdílení pracovního trhu, šíření technologií blízkých firem a společné využívání specializované infrastruktury a specializovaných dodavatelů. (Blažek, Uhlíř, 2011)

Weber pracoval s několika předpoklady, jako je izolovaný stát, dokonalá konkurence, trhy práce lišící se pouze cenou pracovní síly a taktéž dělení surovin dle dostupnosti na lokalizované, tedy k dispozici pouze v určitých lokalitách a ubikvitní, tedy kdekoli dostupné. Lokalizaci ovlivňují náklady na dopravu, na pracovní sílu a aglomerační úspory. V první etapě s pomocí Laundhartova trojúhelníku a vyvozeného materiálového indexu hledá místo s minimálními dopravními náklady. Z toho lze vyvodit, že pokud mají vstupy relativně větší váhu ve výrobě, výroba se lokalizuje v blízkosti těchto zdrojů a naopak pokud větší váhu představuje výstup, lokalizuje se v blízkosti trhu. V druhé etapě pro optimalizaci nákladů na pracovní sílu vytváří tzv. izodopany, což jsou izočáry spojující stejnou úroveň minimálních nákladů. Při rozhodování o změně umístění podniku jsou porovnávány úspory na nákladech na pracovní sílu a ztráta ze zvýšení dopravních nákladů. Třetí etapu v rozhodování o lokalizaci tvoří analýza aglomeračních výhod a nevýhod. (Matoušková a kol., 2000; Čadil, 2010)

Za hlavní přínos Webera je považováno rozšíření představ o lokalizačních faktorech zavedením faktoru pracovních sil a faktoru aglomeračních úspor pro rozhodování o lokalizaci výroby. Taktéž poprvé znázornil způsob zjišťování lokalizačních faktorů a měření jejich relativních vah. (Černoch, 1992)

1.1.3 Koncentrický model

Tvůrcem koncentrického modelu je William Alonso, který aplikoval von Thünenův model na teorii struktury měst, přičemž se zabýval otázkou, jak jsou uvnitř města rozloženy různé aktivity. Model je opět založen na předpokladu dokonalé konkurence, město se rozvíjí na homogenní pláni bez přirozených překážek a jediným kritériem dostupnosti je přímá vzdálenost. Zároveň se model vyznačuje monocentričností a veškeré činnosti se odehrávají v centru města, které označuje jako central business district, pozemkovou rentu pak označuje jako bid rent. Náklady na dopravu podle Alonsova modelu rostou úměrně vzdálenosti od centra a renta naopak klesá úměrně vzdálenosti od centra. Základním prvkem alokačního mechanismu tohoto modelu je trade off mezi velikostí bid rent a vzdáleností od centra (tedy dopravními náklady). K optimalizaci pak dochází při ma-

ximalizaci užitku, který je právě funkcí vzdálenosti od centra a výší nájmu (rentou). Na základě těchto předpokladů je pak využití území uspořádáno kolem centra v koncentrických kruzích. (Wokoun a kol., 2010; Žítek, 2013)

Alonsův model i přes svůj přínos pro vysvětlení rozmístění ekonomických aktivit ve městě je kritizován zejména z důvodu jeho přílišné abstrakce od reality. Proti jeho předpokladům jsou jednoduše identifikovatelná dvě omezení. Prvním je značná diferenciace měst přírodními podmínkami a následnou infrastrukturou liniových komunikací, druhým pak skutečnost, že již střední města jsou typické tím, že mají více center. Řešení těchto omezení se zabývá sektorový model či model s více jádry - polycentrický. (Žítek, 2013)

1.1.4 Hotellingův model

Hotellingův model se zabývá dosažením určité úrovně monopolizace a je označován jako model konkurujících si firem soutěžících o tržní prostor. Na rozdíl od předchozích klasických teorií opouští tento model některé idealizující předpoklady dokonalé konkurence. Hotelling tvrdil, že i malé firmy se přirozeně snaží dosáhnout alespoň částečné úrovně monopolu na určitém území, čemuž podřídí svou strategii. Jako zjednodušená ilustrace této myšlenky slouží analýza konkurenčního boje dvou prodavačů zmrzliny na pláži. Oba prodavači se snaží získat tržní prostor konkurenta tím, že se přibližují k jeho místu, kde prodává, přičemž oba postupují tak dlouho, dokud se neocitnou vedle sebe. Předpokladem modelu je, že cena zboží je tvořena výrobními náklady a taktéž dopravními náklady, které však nesou zákazníci, což s rostoucí vzdáleností od místa prodeje způsobuje pokles poprávky. (Blažek, Uhlíř, 2011)

Modifikaci navazující na koncept monopolistické konkurence provedl T. Palander, který kriticky reagoval na Weberův model. Palander pracuje s cenou, která je determinována tržní pozicí prodávajícího a velikostí jím ovládaného trhu. Základním předpokladem není minimalizace nákladů, ale naopak maximalizace zisku. Ovládání trhu představuje vytvoření takových podmínek, při nichž dojde k určité míře monopolizace, kterou lze dosáhnout několika způsoby. Jedná se např. o produkci jedinečného výrobku, který neprodukuje jiný výrobce nebo ovládnutí určitého prostoru, kde nejsou konkurenti s podobným výrobkem. Naprostá jedinečnost výrobku či úplné ovládnutí určitého trhu je však velmi ojedinělé. Výrobce se tak snaží nejen o maximalizaci prospěchu plynoucího

z heterogenity produkce, kdy jeho výrobek odpovídá více potřebám určité zákaznické skupiny, ale také o maximalizaci prospěchu plynoucího z větší prostorové blízkosti svých zákazníků. To následně vstupuje do lokalizačního rozhodování podniků a stává se součástí lokalizačních faktorů. (Wokoun a kol., 2010)

1.1.5 Löschův model tržních zón

Lösch se snažil vymezit trh pro individuálního výrobce, jeho tržní výnosy a objem produkce a pokusil se ohraničit oblast, kam bude výrobce vyvážet svoji produkci. (Matoušková, 2000)

Podstatou modelu je růst ceny statku se vzdáleností, na kterou je statek dopravován a tyto dodatečné náklady nese spotřebitel. Zároveň je model založen na předpokladu prostoru jako homogenní plochy, na které jsou spotřebitelé rovnoměrně rozmístěni se stejnými preferencemi a racionálním chováním. Vztah mezi cenou (a vzdáleností) a poptávaným množstvím je nepřímo úměrný. (Čadil, 2010)

Poptávka po produkci s rostoucí cenou a vzdáleností bude klesat až do bodu, kdy cena bude již tak vysoká, že poptávka po daném statku bude nulová. Tímto bodem bude procházet hranice tržní zóny. Tržní zónu producenta lze sestavit pomocí poptávkového kužele, v jehož středu se nachází lokalizace firmy, poloměrem je vzdálenost od místa lokalizace k bodům nulové poptávky, základnu tak tvoří tržní zóna, výška kužele představuje množství prodané produkce v určitém místě a obsah pláště tak tvoří celkový objem produkce. (Matoušková a kol., 2000) V případě kladného zisku se do regionu budou lokalizovat další firmy a tržní zóny jednotlivých firem budou vedle sebe. Postupem času se však tržní zóny začnou překrývat a dojde k úplnému rozdělení trhu a zisk firem se bude snižovat až k nulovému ekonomickému zisku. Prostorové uspořádání trhu v rámci maximálního pokrytí trhu bude mít pak dle Lösche podobu šestiúhelníkové tržní zóny. (Čadil, 2010)

1.1.6 Regionální věda

Výše popsaná Weberova teorie abstrahuje od diferencovaných realizačních cen v závislosti na prostorovém umístění trhu, zatímco Löschova teorie abstrahuje od diferencovaných výrobních nákladů v závislosti na umístění firmy. (Matoušková, 2000) Teorií, která od těchto aspektů neabstrahuje, se zabýval W. Isard, který je považován za zakladate-

le regionální vědy. Isard se snažil o propojení ekonomie, geografie a prostorové plánování. Pokusil se transformovat v tehdejší době převážně deskriptivní regionální ekonomii v exaktní a teoreticky vyspělou vědu. Jeho škola se proto věnovala modelování jako např. aplikace gravitačního modelu, analýza input - output a také budování lokalizační teorie podle teorie centrálních míst. (Blažek, Uhlíř, 2011)

Isard rozpracoval Weberovy principy, substituční princip přijal jako všeobecný a pro prostor použil kategorii dopravního vstupu, který představuje pohyb jednotky hmotnosti na jednotku vzdálenosti. K tomuto dopravnímu vstupu se pak firma chová jako k ostatním vstupům práce, půdě a kapitálu. Tím začlenil prostor přes dopravní vstup do všeobecné ekonomické teorie a substituci všech vstupů používá jako kritériu maximalizace zisku. Jeho přínos netkví ani tak ve tvorbě koncepce prostorového uspořádání, jako spíše ve shrnutí poznatků teorie lokalizace a prostorové teorie. (Wokoun a kol., 2010)

1.1.7 Teorie centrálních míst

Situaci, kdy v prostorové ekonomice existují různé výrobky a služby, popsal už před Löschovou teorií W. Christaller. Na rozdíl od Lösche je Christallerova teorie centrálních míst vystavěna "shora dolů", je založena na empirických poznatcích a postrádá mikroekonomické odvození. Christaller pracoval ve svém modelu s hierarchií služeb, avšak podobně jako u Lösche lze uvažovat i výrobu. (Čadil, 2010) Teorie vychází ze základní geografické zákonitosti a to poklesu počtu středisek v závislosti na jejich významu (např. velikosti). Cílem jeho teorie je vysvětlit rozmístění a velikost měst v sídelním systému za idealizovaných předpokladů o racionálním chování zákazníků i firem. V modelu Christaller vychází z maximální vzdálenosti, ze které je zákazník pro dané zboží ochoten dojet, a z minimální velikosti trhu, která umožňuje existenci prodejního místa. Základním motivem lokalizace firmy je blízkost k zákazníkům a minimalizace cestovních nákladů pro zákazníky, z čehož vyplynula nutnost lokalizace v centru spádového regionu. (Blažek, Uhlíř, 2011) Dle teorie se malá sídla specializují na úzké druhy služeb, ke kterým mají nejlepší podmínky. Nicméně obyvatelé těchto menších sídel poptávají podstatně více služeb, než jim tyto sídla nabízejí. Uspokojení těchto potřeb probíhá v blízkých střediscích, přičemž velká vzdálenost středisek by znamenala vyšší cenu. Z toho vyplývá, čím častěji obyvatelé malých sídel poptávají určitý druh služeb, tím blíže se tomuto sídlu poskytování těchto služeb lokalizuje. Cent-

rum si tak vytváří svou sféru vlivu a její hranice je dána velikostí dopravních nákladů. (Wokoun a kol., 2010) Hierarchie služeb spočívá tedy v tom, že služby vyššího řádu obsluhují větší prostor než služby nižšího řádu. Centra vyššího řádu pak zásobují své okolí. Christaller dochází k podobnému šestiúhelníkovému uspořádání jako Lösch, avšak uvažuje několik různě velkých tržních zón v závislosti na hierarchickém významu dané služby. (Čadil, 2010) Tato struktura systému centrálních míst je založena na předpokladu, že centra nižšího řádu se rozmísťují teprve potom, co je omezen tržní prostor daného řádu. (Černoch, 1992) Nedostatkem teorie je, že nedovoluje specializaci mezi centrálními místy, protože model neuvažuje heterogenitu samotného produktu. (Čadil, 2010; Černoch, 1992) Utváření centrálních míst závisí na třech principech. Prvním principem je tržní, který dává největší možnost individuální tvorby centrálních míst. V tomto uspořádání pokrývá tržní zóna $1/3$ z každé tržní zóny nižšího řádu. Hodnota k představuje počet jednotek obsluhovaných centrálním místem, v tomto případě se jedná o $k=3$. V případě druhého dopravního principu zahrnuje tržní zóna vyššího řádu $1/2$ z každé zóny nižšího řádu, hodnota k je tedy 4. Tento princip minimalizuje vzdálenost mezi nižšími centry a hlavním centrem. Posledním principem je administrativní, který vyžaduje plnou kontrolu vyššího centra nad nižšími, tudíž hodnota k bude 7. (Čadil, 2010; Matoušková, 2000)

Teorie předpokládá, že pokud obyvatelé nižšího střediska služby potřebují služby vyššího, zamíří do nejbližšího vyššího střediska, které služby poskytuje. V současnosti však zejména s rozvojem individuální dopravy obyvatelé častěji nemíří do nejbližšího vyššího střediska, ale rovnou do střediska nejvyššího řádu. (Wokoun a kol., 2010) Teorie je také kritizována za svůj statický a deskriptivní přístup a nezabývá se např. vývojem prostorové struktury či konkurencí mezi jednotlivými centry. Přesto si dodnes uchovává svůj význam. (Matoušková a kol., 2000)

Teorie město - tvorných a město - obslužných služeb W. Sombarta představuje obdobu teorie centrálních míst. V teorii jsou města rozdělena do dvou skupin, přičemž města vnitřně orientovaná se soustřeďují na město - obslužné služby, zatímco města vně - orientovaná poskytují komplexní služby i pro obyvatele okolních sídel. (Wokoun a kol., 2010)

1.2 Teorie založené na vztahu jádro - periferie

Za hnací motor regionálního rozvoje v poválečném období byla považována existence tržní nerovnováhy a velikost poptávky po zboží z daného regionu v ostatních oblastech, čímž se vývoj těchto teorií odlišoval od klasických modelů orientovaných zejména na strnu nabídky. Teorie vytvořené v tomto období se řadí do skupiny teorií jádro - periferie. (Blažek, Uhlíř, 2011) Tzv. polarizační teorie představují specifickou skupinu lokalizačních teorií. Jejich vznik je datován do poválečného období, přičemž za jejich zakladatele je považován F. Perroux. Tyto teorie jsou převážně založeny na induktivním přístupu a jsou často výsledkem empirických výzkumů. Oproti ostatním teoriím jsou méně abstraktní a obtížně integrovatelné do obecnější úrovně ekonomie. (Wokoun a kol., 2010)

Stejně jako se neoklasické teorie vyznačovaly některými společnými znaky, tak i polarizační teorie mají společné předpoklady. Výrobní faktory jsou zde heterogenní a alespoň částečně imobilní, což znamená, že nemohou být dokonalými substituty. Teorie jsou abstrahovány od předpokladu dokonalé konkurence a pracují s monopolními strukturami trhu. Nové technické či organizační informace a poznatky nejsou automaticky v modelech volně dostupné, ale šíří prostoru prostřednictvím hospodářského systému. (Maier, Tödling, 1997)

1.2.1 Teorie růstových pólů

Perrouxova teorie vychází z kombinace dvou odlišných teorií, která nakonec vedla k mnoha nedorozuměním a nepřesnostem v interpretaci teorie. Prvním prvkem je statická teorie vzájemné závislosti průmyslu, popisující např. koncepty dominance, zpětných a dopředných vazeb, vedoucí a klíčová odvětví či průmyslové komplexy a rozvojové póly. Druhým prvkem je dynamická Schumpeterova teorie rozvoje založená na inovacích. (Blažek, Uhlíř, 2011)

Perroux vnímal jádro - centrum, jako region s koncentrací aktivit, které jsou dominantní, tedy většinou region zaměřený na určitý typ průmyslu. Následně sledoval propojení mezi tímto dominantním sektorem a subdodavateli, kteří byli lokalizováni na periferii. Závěr teorie pólů vede k tomu, že pokud centrum jako pól růstu dynamicky roste, roste i zázemí a opačně. (Čadil, 2010) Dominantní odvětví označil jako hnací odvětví, které definoval jako rychle se rozvíjející se odvětví, kterému dominují relativně velké firmy,

kteře jsou schopny neustálých inovací a vysílají pomocí dodavatelsko - odběratelských vztahů impulzy do svého okolí, tedy firmám tzv. hnaných odvětví. Z lokalizace firem hnacích odvětví profitují firmy hnaných odvětví, které tak rostou tak rychleji a zároveň se do dané oblasti lokalizují další aktivity uspokojující rostoucí kupní sílu obyvatel. (Blažek, Uhlíř, 2011) Tyto efekty teorie označuje jako polarizace, kterou lze dělit na několik typů. Technická polarizace je založena na koncentraci technologií v pólech růstu a spolupráci v dodavatelsko - odběratelských vztazích mezi hnacími a hnanými firmami. Příjmová polarizace souvisí s ekonomickou situací obyvatelstva, pól růstu totiž působí na zvýšení příjmů a nárůstu poptávky obyvatelstva. Psychologická polarizace působí na optimistické podnikatelské očekávání v oblasti a geografická polarizace spočívá s prostorovou koncentrací ekonomických aktivit na vymezeném území. (Krejčí, 2010)

1.2.2 Teorie růstových center a růstových os

Na Perrouxovu teorii navázal J. Boudeville. Za růstové centrum je považován soubor dynamických a vzájemně intenzivně propojených odvětví, která jsou soustředěna kolem hnacího odvětví. V souladu s teorií růstových pólů je hlavním faktorem regionálního rozvoje existence hnacích odvětví, u kterých růst produkce indukuje ještě výraznější růst v hnaných odvětvích. Boudeville na rozdíl od Perrouxe předpokládal, že v regionech, kde je jsou lokalizována hnací odvětví, budou díky intenzivním kontaktům firem hnacích odvětví s ostatními firmami z regionu prosperovat i ostatní firmy, zatímco Perroux předpokládal šíření růstu skrz dodavatelsko - odběratelské vztahy bez ohledu na vzdálenost a hranice regionu tak mají pouze malý vliv kvůli vazbám firem s ostatními regiony. Za hlavním mechanismus rozvoje regionu je považován rozvoj celého souboru odvětví rozvíjejícího se díky úzké kooperaci s klíčovým odvětvím. Dalším mechanismem podporující rozvoj pólu růstu jsou považovány interní (úspory z rozsahu, procesní inovace) či externí úspory (společná infrastruktura, trh práce, specializované služby), které vedou ke snižování nákladů. V období 50. a 60. let byl za hnací odvětví označen automobilový, ocelářský a chemický průmysl, avšak iniciovaná lokalizace těchto odvětví do zaostávajících regionů nepřinesla příliš přesvědčivé výsledky a stala se terčem kritiky řady autorů. (Blažek, Uhlíř, 2011; Krejčí, 2010)

1.2.3 Francouzsko - belgická škola polarizace

Francouzsko - belgická škola polarizace dále rozvíjela za pomoci J. Boudevilla polarizační teorii. Tato škola za centrum růstu pokládá středisko např. město, které má díky poptávce následně vliv na své okolní území. Ekonomický růst a rozvoj zvyšuje poptávku a ta dále zvyšuje růst centra, které ovládá stále větší část hospodářského prostoru regionu. Tyto růstové impulsy přechází přes vzájemně propojené území a pro tento mechanismus je tak velmi důležitá především dobrá dopravní dostupnost mezi střediskem a okolím, jelikož z dobře dopravně napojených okolních částí následně přichází kvalifikovaná pracovní síla a kapitál do centra. (Wokoun a kol., 2010; Maier, Tödtling, 1997).

1.2.4 Teorie kumulativních příčin

Autorem teorie je G. Myrdal, který se zejména zabýval problematikou regionálního rozvoje ve vyspělých a rozvojových zemích. Odmítá tendenci automatické stabilizace systému a tvrdí, že změna nevyvolá reakci opačného směru, ale další změny, které ji umocní. Což lze vyjádřit jako situaci, kdy změna jednoho faktoru způsobí i změnu orientace dalších faktorů tak, že tyto sekundární změny posilují prvotní změnu, z čehož vyplývá, že jednotlivé faktory jsou velmi úzce provázány. Pokud se tedy jeden region (centrum) vyvíjí rychleji než ostatní (periferie), bude se rozdíl mezi tímto regionem a ostatními zvyšovat. Působení jednotlivých faktorů nepovede ke stavu rovnováhy, ale naopak povedou k růstové spirále, což lze chápat jako odčerpávání zdrojů růstu z periferních regionů do centra. Tento efekt je zapříčiněn působením negativních tzv. backwash efektů či pozitivních spread efektů. V popředí pozornosti stojí zejména faktor využívání aglomeračních úspor. Backwash efekty vymývají periferní region např. trvalou migrací obyvatel a následným přesunem poptávky do centra či územní distribuce investic a kapitálových vstupů. Za spreadwash efekty lze typicky považovat pronikání inovací z centra na periferii, zvýšení příjmů obyvatelstva z periferních regionů díky dojížděcí za prací do centra či omezování dopravních nákladů apod. Negativní efekty mají však tendenci posilovat a tak regiony, které dříve získali určitou růstovou výhodu, mají tendenci si ji udržet. (Macháček a kol., 2011; Čadil, 2010; Blažek, Uhlíř, 2011)

1.2.5 Teorie nerovnoměrného rozvoje

Do polarizačních teorií se také řadí teorie nerovnoměrného rozvoje vytvořena Alfredem O. Hirschmanem. Tato teorie se v řadě znaků podobá Myrdalově teorii. Společným

rysem je existence nerovnoměrného vývoje mezi regiony či rozdělení mechanismů na pozitivní a negativní. Pozitivní efekty označuje jako trickling down a negativní efekty jako polarization effects, oba efekty mají následně kumulativní účinek. Pro samotný růst jsou dle Hirschmanna nezbytné meziregionální rozdíly, které se stírají či prohlubují právě působením zmíněných efektů. Oproti Myrdalově teorii je však tato teorie optimističtější a věří spíše v převahu pozitivních efektů nad negativními. (Blažek, Uhlíř, 2011)

1.3 Institucionalismus a behavioralismus

Institucionalismus je dle Macháčka a kol. (2011) oblast ekonomického myšlení, která se vyvíjí v součinnosti s obory jako je sociologie, sociální geografie a další. Za její rozvoj nesou zásluhu autoři jako je T. Veblen, W. Mitchell, J. Commons, R. R. Nelson či v současnosti O. Williamson. Pro institucionální ekonomii je charakteristická kvalitativní analýza a určitý odstup od formalizačních metod, matematizaci a ekonometrii v prostorových vztazích. Klíčový význam se přisuzuje interakcím mezi jednotlivci, skupinami a ekonomickými aktéry na jedné straně a na druhé straně institucemi. Tento směr se taktéž odklání od několika základních předpokladů neoklasické teorie, jako je homogenní povaha produkčních faktorů či předpoklad racionálního chování jednotlivců a firem v podobě maximalizace užitku a zisku. Blažek, Uhlíř (2011) charakterizuje několik rysů, kterými se společně institucionální směr zabývá. Jedná se o technologie a inovace, které v historickém vývoji ovlivňují proces rovnováhy. Do této kategorie lze zařadit teorii učících se regionů, která za hlavní zdroj konkurenceschopnosti považuje vědomosti, schopnosti učit se a tvorba prostředí napomáhající tvorbě inovací. Teorie učících se regionů vznikla dle Krejčího a kol. (2010) ze skutečnosti, že v současné globální ekonomice díky technologickému pokroku a dopravním systémům je jen velmi málo lokalizačních faktorů nemobilních, tedy těch, které nelze přemístit do jiných oblastí. Vyspělé státy, pro něž tradiční lokalizační faktory jako je např. cena pracovní síly nepředstavují výhodu, se tak snaží o zformování znalostní ekonomiky. Druhou oblastí, kterou se institucionalismus zabývá, je pojetí firmy, kde se snaží o pochopení principů fungování a okolních vztahů firmy. Třetí oblastí jsou instituce, a to jak formální jako tzv. organizace s adresou, tak i neformální. Institucionalismus se dále vyznačuje skepsí ke všeobecným teoriím, nedůvěrou v předpovědi ekonomického vývoje pomocí exaktních metod, důrazem či historicky orientovanou analýzou institucí. (Blažek, Uhlíř, 2011)

Do tohoto směru kromě teorie učících se regionů můžeme zařadit i teorie výrobních okrsků, do které patří tzv. klastry, které budou předmětem jedné z následujících kapitol.

Směr, který je blízký institucionalistickému pojetí, je behavioralismus. Výsledkem několika předpokladů odklánějících se od neoklasické teorie jsou inovované lokalizační teorie, které jsou sice svou strukturou neoklasickým teoriím blízké, avšak obsahově velmi odlišné, což potvrzují teorie založené na behavioralismu. Behaviorální přístupy převzaly některé předpoklady institucionalismu, transakční náklady a také vliv prostředí, kde existuje riziko, iracionalita a nejistota. Do lokalizačního rozhodování firem tak vstupují např. osobní preference manažerů. (Damborský, Wokoun, 2010) Tyto přístupy jsou založeny na induktivním přístupu, přičemž závěry jsou odvozeny na empirických základech. Teorie popisují lokalizační chování podniků a následně své pozorování spojují s vysvětlujícími faktory podnikových charakteristik. Na rozdíl od neoklasických teorií, které nepočítají s uvedenými předpoklady, behaviorální teorie tvrdí, že podniky nejsou schopny optimalizačních propočtů, ale rozhodují se podle zjednodušených postupů, zkušeností či rutiny. Tyto metody se označují jako heuristika, která charakterizuje lokalizační proces jako algoritmus, při kterém nejde o optimální řešení, ale o nalezení akceptovatelného řešení. (Maier, Tödling, 1997)

Heuristické postupy v lokalizačním chování jsou dle Maier, Tödling (1997) charakterizovány takto:

- stupňovité lokalizační rozhodnutí, tj. nejprve je zvolen stát, následně region a poté konečná lokalita pro lokalizaci firmy
- soustředění se pouze na mimořádně důležité faktory v rozhodování
- hledání uspokojivé lokality, tj. určení kritéria akceptovatelnosti a následný hledání lokality splňující kritérium
- minimální požadavky na lokalizační faktory, tj. sledování každého lokalizačního faktoru jednotlivě, kdy má každý faktor stanovenou minimální hodnotu a následně místo pro lokalizaci musí splňovat hodnoty u všech faktorů
- napodobování, tj. firma vybírá pro svou lokalizaci podobné místo, jaké zvolili jiné prosperující podniky

Damborský, Wokoun (2010) upozorňují na významné téma, kterým se behavioralismus zabývá. Je jím odlišné chování malých a středních podniků a podniků velkých. Velké

podniky vyhledávají svá místa pro lokalizaci tak, aby odpovídala jejich cílům a lokalizačnímu rozhodování aktivně věnují náležitou pozornost. Avšak u malých a středních podniků lze jejich lokalizační rozhodnutí považovat za výsledek působení lokálního okolí a je tak spíše pasivní. Malé a střední podniky totiž věnují spíše otázkám každodenního provozu a na strategii dalšího rozvoje jim nezbyvá prostor i přes náležitou důležitost lokalizačního problému. Informace tyto malé a střední podniky získávají zejména ze svého okolí, kde se odehrává většina jejich ekonomických a sociálních vazeb.

1.4 Moderní lokalizační teorie

Moderní lokalizační teorie se v mnoha případech zabývají problematikou lokalizace nadnárodních společností. Tyto teorie přináší řadu poznatků, které vychází z řady ekonomických oblastí. Touto problematikou se např. zabýval S. Holland ve své teorii mezeconomiky, R. Vernon se svou teorií výrobních cyklů, obdobnou teorií ziskových cyklů A. R. Markusenové nebo P. Krugman a jeho novou ekonomickou geografii.

1.4.1 Teorie mezeconomiky

Tvůrce teorie S. Holland se vymezoval proti neoklasickým teoriím kvůli jejich nerealistickým předpokladům, zejména co se týče dokonalé konkurence a dokonalé mobility výrobních faktorů. Podle Hollanda 1 - 2% firem vytváří ve vyspělých státech přes 50% produkce a dosahují tak často pozice monopolu či oligopolu. Tyto vytvářejí zvláštní sektor mezeconomiky. Za hlavní důvody úspěšnosti firem je považována lobbovací síla, specifické možnosti boje s konkurencí a taktéž specifické možnosti daňových úniků. Právě možnost mechanismu transferových cen - transfer pricing se může stát lokalizačním faktorem. Tento mechanismus je založen na skutečnosti, že mezinárodní obchod má vnitrofiremní charakter, a firma proto může uměle stanovovat ceny tak, aby v zemích s vysokým zdaněním byl vykazován minimální zisk. Naopak vysoký zisk bude firmou vykazován tam, kde má firma příznivé daňové podmínky. (Wokoun a kol., 2008)

1.4.2 Teorie výrobních cyklů

Hlavní myšlenkou teorie R. Vernona je předpoklad, že různé regiony mohou disponovat odlišnými podmínkami a zdroji pro výrobu určitého produktu v závislosti na jeho životním cyklu. Dle této teorie každý výrobek prodělá třífázový cyklus, nejprve se jedná

o nový výrobek, následuje zralý výrobek a poté standardní výrobek. Výroba tohoto produktu se pak během svých cyklů lokalizuje do regionu s nejvhodnějšími podmínkami. V první fázi je výroba soustředěna ve vyspělých regionech, které disponují komparativní výhodou v technologiích a kvalifikované pracovní síle, ale i trhem přijímajícím novinky. Ve druhé fázi dochází k odstranění počátečních problémů, zvyšuje se objem výroby, výrobek je exportován a klesá jeho cena. Ve třetí fázi vyspělý region ztrácí komparativní výhodu a standardizovaný výrobek se začne ve velkých sériích vyrábět a exportovat z méně vyspělých regionů s levnějšími náklady. (Wokoun a kol., 2008)

1.4.3 Teorie ziskových cyklů

Tato teorie navazuje na teorii výrobních cyklů, kterou A. Markusen kritizovala kvůli zaměření teorie na objem výroby místo analýzy motivace a kvůli zanedbání role nedokonalé konkurence. Podle teorie prosperita regionu závisí na strategiích velkých firem, které se snaží dosáhnout superzisků. Strategie velkých firem se pak liší v jednotlivých pěti fázích ziskových cyklů a klíčovou je míra oligopolizace firem. V první fázi nulových až záporných zisků je typická koncentrace výroby do jedné či několika málo lokalit, kde došlo k určité inovaci. V druhé fázi superzisků dochází k získání dočasné monopolizace a k aglomeraci z důvodu spolupráce firmy se specializovanými firmami. Ve třetí fázi normálních zisků dochází vlivem vstupu dalších firem stejného odvětví k nasycení trhu. Tato fáze se vyznačuje prostorovou disperzí motivovanou přiblížením se k trhům. Čtvrtá fáze normálních zisků "plus" nebo "minus" závisí na míře získání oligopolizace, tedy buď se podaří odvětví oligopolizovat a zaručit vyšší zisky nebo dojde k ostré konkurenci snižující zisky. V páté fázi ztráty dochází k uzavírání závodů či realokacím. (Wokoun a kol., 2008; Blažek, Uhlíř, 2011)

1.4.4 Nová ekonomická geografie NEG

Ottaviano, Thisse (2005) v rámci zkoumání otázky, zda lze NEG považovat za ekonomickou geografii nebo geografickou ekonomii, shrnuly studiem lokalizačních teorií jejich principy do 5 bodů:

- hospodářský prostor je výsledkem kompromisu mezi rostoucími výnosy a různými druhy nákladů na mobilitu
- cenová konkurence, vysoké přepravní náklady a využití půdy podporují disperzi výroby a spotřeby

- firmy se budou pravděpodobně soustřeďovat ve velkých metropolitních oblastech, pokud prodávají diferencované výrobky a přepravní náklady jsou nízké
- města nabízí širokou škálu finálních výrobků a specializované trhy práce, které je činí atraktivní pro spotřebitele a pracovní sílu
- aglomerace jsou výsledkem kumulativních procesů ze strany nabídky i poptávky

Autoři vymezením těchto principů, jakožto představitelé NEG potvrdily návaznost NEG na lokalizační teorie. O propagaci NEG se postarali autoři Fujita, Krugman a Venables. Všichni používají modely všeobecné rovnováhy s monopolistickou konkurencí ke studiu lokalizace průmyslu v závislosti na vnějších úsporách, míře výnosů z rozsahu a diferenciaci produktu.

P. Krugman se zasloužil zejména o spojení výše uvedených faktorů a mezinárodního obchodu. Přístup Krugmana je založen na předpokladu, že mnohé zboží a služby lze vyrábět levněji díky úsporám z rozsahu. Spotřebitelé však požadují širokou nabídku zboží. V důsledku toho je výroba v malém měřítku na místním trhu nahrazena velkovýrobu pro světový trh, kde si firmy s podobnými výrobky konkurují navzájem. Tradiční teorie předpokládá, že země jsou rozdílné, a vysvětluje, proč některé země exportují zemědělské produkty, zatímco jiné vyváží průmyslové zboží. NGE objasňuje, proč v mezinárodním obchodu dominují země, které mají nejen podobné podmínky a charakteristiky, ale obchodují i s podobnými produkty. Tento druh obchodu umožňuje specializaci a produkci ve velkém měřítku, což následně povede k nižším cenám a větší rozmanitosti zboží. Velikost trhu tak lze považovat za lokalizační faktor. (The Royal Swedish Academy of Sciences, 2008)

1.4.5 Klastry

Do jednoho z nejpobulárnějších a zároveň nejkontroverznějších konceptů lokalizace v současnosti patří problematika klastrů. Dle Blažek, Uhlíř (2011) lze pozorovat dvojí pojetí klastrů. Na jedné straně se jedná o objektivní pojetí klastrů, které jsou dány a jsou dokumentovány prostorové koncentrace spřízněných podniků. Na druhé straně jde o pojetí klastru jako nástroje regionální politiky s cílem dosáhnout různých forem spolupráce pomocí veřejno - soukromých intervencí.

Problematikou klastrů se zabývá M. Porter (2003), který je definuje jako geograficky blízké seskupení provázaných firem, specializovaných dodavatelů, poskytovatelů služeb

a souvisejících institucí v konkrétním oboru i v příbuzných oborech, které spolu soutěží a zároveň i spolupracují, mají společné znaky a doplňují se. Podmínky konkurenceschopnosti klastru zobrazil v Porterově diamantu, jehož prvky jsou podmínky na straně vstupů, firemní strategie a rivalita, podmínky na straně poptávky a navazující a podpůrná odvětví, přičemž všechny tyto prvky musí být vzájemně propojeny. Z toho lze vyvodit, že firmy mohou využívat aglomeračních výhod plynoucích z lokalizace do klastru a tím získat konkurenční výhodu.

1.5 Klasifikace lokalizačních faktorů

Lokalizační teorie se od svého vzniku snaží o vymezení a nalezení lokalizačních faktorů, podle kterých se firmy rozhodují o svém umístění. Každá firma ve svém rozhodování o lokalizaci posuzuje řadu různých lokalizačních faktorů, které tak jsou značně individuální, vyjadřují preference firmy a odpovídají potřebám firmy.

Dle Macháček a kol. (2011) faktory, které lokalizační rozhodování ovlivňují, lze rozdělit na všeobecné, které vstupují na do úvahu při každém lokalizačním záměru a taktéž speciální, které se týkají různých odvětví. Zároveň zdůrazňuje, že lokalizace se netýká pouze firem vstupujících do daného území, ale taktéž i ostatních subjektů. Proto lokalizaci dělí na firemní, regionální, zdrojovou, kapacitní a systémovou.

Čadil (2010) nahlíží na lokalizační faktory nákladů, kdy při optimalizaci dochází jde firmě vždy o minimalizaci prostorových nákladů. Takto pojaté náklady lze dělit na prostorové náklady, které jsou přímo spjaté s územím jako je např. regionální cenová hladina, a náklady, které vznikají na základě pohybu po území jako např. dopravní náklady.

Vymezením lokalizačních faktorů se zabýval již Weber, který jej definoval jako úsporu nákladů, který podnik realizuje v důsledku svého prostorového umístění. Podle toho, zda faktory o lokalizaci vstupují do rozhodování pouze u průmyslových odvětví nebo pouze u některých je rozdělil na všeobecné a speciální. Podle toho, zda působení faktoru vyplývá ze vztahu firmy a geografického prostředí nebo ze vztahu mezi jednotlivými firmami je dělí na regionální a aglomerační. (Matoušková a kol., 2000)

Grabow a Hollbach-Grömig (1995) dělí lokalizační faktory na měkké a tvrdé, přičemž měkké a tvrdé lokalizační faktory jsou vzájemně komplementární. Tvrdé se od měkkých faktorů liší zejména svou měřitelností, tedy lze je kalkulovat. Jedná se např. o kvalifi-

kované lidské zdroje, disponibilní průmyslové zóny, výrobní a kancelářské prostory, ceny na regionálním trhu, mzdy, dopravní spojení apod. Měkké faktory lze dále dělit na měkké podnikatelské a měkké individuální. Měkké podnikatelské faktory mají přímý vliv na podnik, avšak nelze je kalkulovat, protože jsou subjektivně hodnoceny každým podnikem. Jedná se např. o kvalitu institucí ovlivňujících trh práce, image průmyslových zón, vztahy s okolními institucemi či regionální podnikatelské klima. Měkké individuální faktory jsou záležitostí osobních preferencí managementu a pracovníků podniku a nemají přímý vliv na aktivity podniky. Tyto faktory mají vliv zejména na pracovní motivaci a efektivitu, respektive na celkovou dostupnost kvalifikovaných lidských zdrojů v regionu. Jedná se např. o pracovní příležitosti, možnosti vzdělání, bydlení či životní prostředí. (Slach a kol., 2013) Podobně rozlišuje lokalizační faktory Wong (1998), která je dělí na tradiční lokalizační faktory jako je např. dopravní infrastruktura a nehmatatelné lokalizační faktory jako např. institucionální prostředí.

Často zmiňované aglomerační efekty lze chápat jako úsporu nákladů plynoucích z koncentrace podobných podniků, dodavatelsko - odběratelských vazeb apod. Dle Maier, Tödling, (1998) lze aglomerační efekty dělit na interní a externí, přičemž externí lze dále dělit na lokalizační a urbanizační efekty. Lokalizační efekty jsou vytvářeny podobně zaměřenými podniky, zatímco urbanizační efekty vznikají vzájemným působením různě zaměřených podniků. Za urbanizační efekty tak lze považovat např.: velikost odbytového trhu, kvalifikovaný trh práce, infrastruktura, podnikové služby, instituce či kulturní a společenská nabídka.

Damborský (2010) na základě empirického zkoumání malých a středních podniků v ČR klasifikuje lokalizační faktory dle jejich významnosti v lokalizačním procesu. První kategorii tvoří faktory, jejichž význam je nezpochybnitelný napříč sektorovou a velikostní strukturou. Dle autora sem patří pouze geografická blízkost odbytového trhu. Do druhé kategorie patří faktory, které nejsou významné ani v jedné z velikostních nebo sektorových kategorií. Jedná se o možnost získat exklusivní postavení na daném trhu a možnost spolupráce s konkurencí či získání informací od konkurence. Faktory v třetí kategorii jsou významné v některé ze sledovaných sektorových či velikostních kategorií. Patří sem geografická vzdálenost konkurence, blízkost dodavatelů, dostupnost komplementárních služeb, hospodářský růst regionu a kopírování konkurence.

Dle Toušek a kol. (2008) lze lokalizační faktory považovat nejen jako lokalizační podmínky pro dané území, ale taktéž jako lokalizační zdroje. Lokalizační faktory klasifikuje dle tří hledisek. Z hlediska prostorového rozsahu je lze dělit na makrolokalizační a mikrolokalizační. Makrolokalizační faktory mají větší prostorový rozsah a lze si pod nimi představit např. klimatické podmínky či sídelní strukturu. Mikrolokalizační faktory uvažujeme v souvislosti s konkrétní lokalitou, jde např. o suroviny či infrastrukturu. Z hlediska změny dynamiky vlivu na lokalizační rozhodování lze dělit lokalizační faktory na faktory s klesajícím významem jako je např. klima, suroviny, dopravní náklady, faktory s nezměněným významem jako je např. voda, infrastruktura, kapitál a faktory s rostoucím významem, kde v současnosti můžeme pozorovat vyšší váhu v rozhodování u informací či životního prostředí. Poslední hledisko věcného charakteru rozlišuje faktory na přírodní, jako je např. klima, voda, reliéf, faktory socioekonomické jako jsou lokální ceny, poptávka, výrobní náklady, infrastruktura, doprava atd. a ostatní faktory, pod které lze zařadit např. životní prostředí, politické zájmy apod. Wokoun (1988) do hlediska věcného charakteru dále doplňuje dělení na produkční jako je práce či investice, distribuční, kam lze zařadit dostupnost trhu či distribuční síť, a organizační jakou je např. koncentrace ostatních firem.

Podobně jako Toušek dělí Wokoun (1988) lokalizační faktory dle několika hledisek. Mimo již zmíněné můžeme u hlediska ekonomického přístupu faktory dělit na makroekonomické, které mají národohospodářský či oblastně ekonomický charakter a mikroekonomické, které se vztahují k podnikovým faktorům. Z dalšího hlediska systémů řízení a plánování můžeme lokalizační faktory rozdělit na společensko - ekonomické, které zahrnují např. výši mezd, dále prostorově - ekonomické jako např. aglomerační efekty, a územně technické, kam lze řadit např. energie a technickou infrastrukturu.

Viturka a kol. (2010) v regionálním hodnocení kvality podnikatelského prostředí dělí faktory na obchodní, pracovní, infrastrukturní, lokální, cenové a environmentální. Největší význam přikládá skupině obchodních faktorů, jejíž věcnou strukturu tvoří faktor blízkosti trhů, faktor koncentrace významných firem, přítomnosti zahraničních firem a faktor podpůrných služeb. Skupina pracovních faktorů je hodnocena jako druhý nejvýznamnější faktor, kam patří dostupnost pracovních sil, faktor kvality pracovních sil a faktor flexibility pracovních sil. Infrastrukturní faktory vytvářejí základní předpoklady pro směnu a za jejich hlavní roli lze pokládat usnadnění ekonomických vazeb s ostatní-

mi regiony. Lze sem zařadit faktor silnic a železnic, faktor mezinárodních letišť a faktor informačních a komunikačních technologií. Lokální faktory z hlediska možnosti ovlivnění podnikatelského prostředí ze strany regionů představují nejefektivnější směr působení. Tato skupina obsahuje faktor podnikatelské a znalostní báze a faktor asistence veřejné správy. Za méně významné faktory jsou považovány cenové faktory jako je cena práce a cena nemovitostí, jejichž význam je menší v regionální úrovni, avšak na makroekonomické úrovni mají výrazně významnější roli. Za nejméně významný, avšak postupně významností zvyšující se faktor jsou považovány environmentální faktory, zahrnující faktor urbanistické a přírodní atraktivity území a faktor kvality životního prostředí.

Průmyslové zóny jsou často připravovány pro přilákání a vstup zahraničního investora, proto je problematika lokalizačních faktorů přímých zahraničních investic v přímé návaznosti na průmyslové zóny a je vhodné se o ní zmínit.

Poelhekke, van der Ploeg (2009) zdůrazňují zejména investiční atraktivitu středně velkých měst, kde investoři nachází dostupný odbytový trh. U velkých měst po dosažení určité velikosti totiž může docházet k negativním aglomeračním problémům. Dále zdůrazňují význam kvality institucí, jako je např. legislativa, nízká korupce a byrokracie, finanční systém, blízkost domovské země či situace v okolních regionech.

Strategickým faktorem zakládajícím konkurenční výhodu jsou lidské zdroje. Sledována je jejich cena, kvalifikace, struktura či jazyková vybavenost. K podněcování podnikatelské aktivity v domácích i zahraničních subjektech přispívá výzkum a vývoj. V rámci ekonomické stability země je zvažován hrubý národní produkt, inflace, míra nezaměstnanosti, daňové podmínky či možnost transfer pricingu. (Wokoun a kol., 2010)

Machková (2003) definuje čtyři skupiny lokalizačních faktorů, které vstupují do rozhodování investora na faktory marketingové, obchodně politické, nákladové faktory a faktory ovlivňující příznivé investiční klima. Za marketingové faktory lze považovat např. velikost trhu, růstový potenciál či bližší kontakt se zákazníky. Obchodně – politické faktory reprezentují obchodní bariéry, preference tuzemských výrobců či hospodářská politika státu. Snaha o snížení výrobních nákladů se odráží v nákladových faktorech, jako jsou přepravní náklady, dostupnost technologií či levná pracovní síla. Příznivé investiční klima se odráží od politické stability a stanovení podmínek pro zahraniční investory.

Jetmar, Kouřilová (2006) za nejdůležitější faktor, který vyvažuje výhody z nákladových faktorů, považují politické a ekonomické riziko. Jedná se o předpoklady k podnikání, ekonomická stabilita, členství v nadnárodních organizacích, příznivá cena vstupů, kvalitní institucionální prostředí, kulturní blízkost a teritoriální blízkost, která je významná zejména pro menší firmy.

Zamrazilová (2007) rozlišuje rozdílné faktory z hlediska motivace investorů ke vstupu na trh. V případě investic vyhledávající vyšší efektivitu jsou za důležité lokalizační faktory považovány malá vzdálenost hostitelského regionu, náklady na pracovní sílu a její kvalita, ceny ostatních vstupů či intenzita regionální integrace. Naopak u investic vyhledávajících trh je lokalizační rozhodování zaměřeno na rozsah vnitřního trhu a naopak větší geografická vzdálenost.

Srholec (2004) definoval z empirických poznatků několik obecných charakteristik lokalizace přímých zahraničních investic, které víceméně shrnují výše uvedené poznatky. Ekonomicky nejvyspělejší země jsou nejen hlavním zdrojem PZI, ale i jejich hlavními příjemci, přičemž většina ostatních PZI směřuje do zemí na středním stupni technologického žebříčku s relativně vyšším významem faktory vyhledávajících, vertikálních a PZI na zelené louce. Lze pozorovat určitou hranici HDP na obyvatele, od které příliv PZI výrazně roste. Příliv PZI do nejméně vyspělých zemí je zanedbatelný. Za velmi významné faktory lokalizace se ukazuje cena a kvalita pracovní síly, úroveň infrastruktury a aglomerační efekty. Ukazuje se důležitost politické a institucionální stability, jejíž negativní stránka odrazuje od lokalizace PZI. Poslední poznatek poukazuje na snahu o obcházení překážek volného obchodu a snížení transportních nákladů, které se nejvíce jeví jako hlavní lokalizační faktory PZI.

Nejen pro PZI, ale také pro domácí investory mohou investiční pobídky představovat významný faktor lokalizace. Jejich poskytování a následný přínos je často diskutovatelným a rozporuplným tématem. Wokoun a kol. (2010) definuje investiční pobídky jako cílenou, penězi ocenitelnou výhodu pro investora, za účelem ovlivnit jeho rozhodování ve prospěch investování v daném regionu. Investiční podmínky jsou poskytovány na regionální či municipální úrovni podle velikosti investice, oboru podnikání, technologické náročnosti apod. V zásadě mohou být poskytovány buď přímou finanční podporou formou dotací a grantů nebo nepřímou formou úlev. Jedná se např. o daňové a celní

úlevy či podpora na místní úrovni, které mohou spočívat ve výhodném prodeji nebo bezplatném poskytnutí pozemků a zajištění infrastruktury. (Machková, 2003)

V lokalizačních teoriích lze pozorovat několik často opakujících a tím pádem významných lokalizačních faktorů. Mezi naprosto základní faktor napříč teoriemi patří dopravní náklady a jejich minimalizace. Dále se teorie pohybují okolo aglomeračních úspor, nákladech na pracovní sílu, spillover efekty, dodavatelské vztahy, vzdálenosti od odbytového trhu či v případě behaviorálního pojetí faktory jako osobní preference manažerů. Z klasifikace lokalizačních faktorů vyplývá celá řada faktorů, dle kterých se firmy při svém rozhodování řídí. Vzhledem k šíři faktorů, které lze zkoumat, a rozsahu a možnostech práce se bude praktická část několika základními vymezenými lokalizačními faktory. Pomocí regionální analýzy budou sledovány lokalizační faktory PZ, do kterých se firmy lokalizují či by se mohly lokalizovat a následně pomocí empirického šetření nalézt a vyhodnotit lokalizační faktory firem lokalizovaných v PZ.

2 PRŮMYSLOVÉ ZÓNY

Za posledních 20 let došlo k postupnému uvolňování přímých investic. V dnešní globalizační ekonomice nemá pohyb investic téměř žádná omezení, což vytváří tlak na novou dělbu práce. Snaha o zvýšení zisku firem vede k úvahám o lokalizaci svých poboček, zakládání nových závodů či přemísťování stávající výroby do nových oblastí. Cílem je dosáhnout i nepřímých úspor z lokalizace, které se bezprostředně neprojeví v peněžním vyjádření, avšak mohou zvyšovat konkurenceschopnost a firma tak může získat komparativní výhodu. Jedním z klíčových faktorů rozhodujících o umístění investice, je dostupnost pozemků a výrobních hal požadovaných parametrů, kvalitní napojení na technickou a informační infrastrukturu a blízkost strategických odběratelů či do dodavatel. Pokud bych pominuli základní lokalizační faktory uvedené v předchozí kapitole, dalšími v pořadí je nabídka vhodné podnikatelské infrastruktury, včetně zainventovaných pozemků v průmyslových zónách, podnikatelských areálech a připravených nájemních hal. Tato podnikatelská infrastruktura může být poskytována na tržní bázi specializovanými soukromými subjekty (developery), tak i veřejnými korporacemi za tržních nebo zvýhodněných podmínek s cílem rozvoje ekonomického potenciálu regionu. (Wokoun a kol., 2008)

2.1 Pojem průmyslová zóna

Uplynulých 15 let lze označit za renesanci hospodářských zón, která je vyvolána snahou po řešení některých závažných problémů, mezi něž lze zařadit potřebu zvýšit exportní výrobu a devizový příjem, aktivizovat podnikatelskou iniciativu, zastavit úpadek velkých průmyslových center, restrukturalizovat ekonomiku určitých oblastí a řešit nezaměstnanost. Označení zvláštních hospodářských zón se různí, zejména v závislosti na charakteru a specifice hlavní činnosti. Jednotlivé typy zón nejsou obsahově striktně vymezeny a jsou mezi nimi četné přechodové mezistupně. Velký obsahový rozsah zvláštních hospodářských zón je také příčinou, že nebylo dosaženo jejich jednotného mezinárodního označení. (Vetečník a kol., 2005)

Za předchůdce průmyslových zón lze považovat průmyslové parky, které vznikaly na počátku 20. století ve Velké Británii a USA. Původní zemědělské využití pozemků bylo přeměněno na pozemky vybavené infrastrukturou. Tyto parky se následně vyvinuly v klasické průmyslové zóny a vědeckotechnická centra. (Viturka, 2002)

Ministerstvo průmyslu a obchodu v Programu na podporu rozvoje průmyslových zón (2005) v ČR definuje průmyslovou zónu jako 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. Nejedná-li se o průmyslovou zónu připravovanou pro vážného nebo významného investora, musí její výměra činit alespoň 10 ha, jedná-li se o projekt realizovaný v nezastavěném území, nebo alespoň 5 ha, jedná-li se o projekt realizovaný v zastavěném, ale nevyužívaném území. Za průmyslovou zónu se v tomto Programu považuje též území, na kterém lze umísťovat objekty pro průmyslovou výrobu, obchod a služby na základě pravomocného rozhodnutí o umístění stavby. Průmyslovou zónou se rozumí též území určené pro vědeckotechnický park. Tuto definici lze všeobecně přijmout, avšak definice se mění dle programu, který probíhá v určitém časovém období.

Dle definice MPO v nejnovějším programu Program na podporu podnikatelských nemovitostí a infrastruktury (2015) se za průmyslovou zónu považuje ucelená zastavitelná plocha nebo zastavěné území, na které lze v souladu se schválenou územně plánovací dokumentací na základě pravomocného územního či jiného rozhodnutí dle zvláštního právního předpisu umísťovat podnikatelské objekty.

2.1.1 Greenfields a brownfields

Průmyslové zóny mohou vznikat na území tzv. greenfields a brownfields. Tyto pojmy v českém prostředí zdomácněly a proto se často nepřekládají. Přesto je vhodné se tyto dva pojmy vymezit. Kunc a Tonev (2008) charakterizují greenfields jako území, kde se zpravidla jedná o ekologicky čisté lokality bez dřívější zástavby, tedy o plánovanou či realizovanou výstavbu na „zelené louce“. Ministerstvo pro místní rozvoj je definuje jako pozemky a volné plochy mimo kompaktně zastavěná území sídel 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. (MMR, 2003)

Poskytování podnikatelské infrastruktury z hlediska veřejného sektoru je motivováno jeho stanovenými cíly v regionální politice. Podpora PZ se tak může stát nástrojem koncipované politiky a do určité míry je legitimizováno poskytování veřejné podpory při jejich výstavbě či převodu soukromým firmám. Cílem veřejné intervence je uhrazení tzv. nákladové mezery, což je rozdíl mezi náklady na technickou přípravu území, tj. pořízení a adaptace nemovitostí, a cenou prodejní, za kterou jsou podporovanému investorovi prodávány pozemky a haly či pronájem. Příprava území je spojena s převodem pozemků území, výstavbou či rekonstrukcí technické infrastruktury. Mimo podporu nových průmyslových zón se pozornost soustřeďuje i na revitalizaci tradičních průmyslových zón a jejich modernizaci. Výhodou této modernizace je již vypracovaná infrastruktura, na nevýhody lze však narazit zejména v technických a urbanistických limitech. K dalším cílům v průmyslových zónách patří vytváření podmínek pro progresivní odvětví průmyslu, tvorba technologických center či center strategických služeb, zajištění kvalitního systému služeb, školení a vzdělávací kurzy či tvorba marketingových plánů pro maximální výnosnost vložených veřejných prostředků. (Wokoun a kol., 2008)

Pro průmyslové zóny jsou často využívány právě spíše greenfields před znovu využitím již dříve průmyslově využitého území, což však často může vést k řadě negativních jevů. Právě problematika brownfields je často diskutovatelným tématem a které je zejména v kontextu udržitelného rozvoje poměrně palčivým tématem.

Podle Kunce a Toneva (2008) byly brownfields, v českém překladu tzv. deprimující zóny, označovány jako staré a opuštěné průmyslové zóny a logistická centra, která se nachází na administrativním území měst. Postupně se za brownfields začaly označovat zdevastované komerční, administrativní, obytné objekty a pozemky v urbanizovaném území, zemědělské objekty ve volné krajině, bývalé vojenské objekty, zpustlé nevyužívané areály jinak prosperujících podniků apod. Podle MMR (2003) představují zásadní problém pro další rozvoj sídel. Mezi jejich základní znaky patří neprůhledné majetkoprávní uspořádání, zdevastované výrobní či okolní budovy a častým problémem je přítomnost ekologické zátěže. Právě ekologická zátěž je spojena s obavami investorů o nákladech spojených s jejich sanací. MMR (2003) dělí brownfields na průmyslové, administrativní, obytné, komerční, armádní, zemědělské a pozůstatky po těžbě nerostných surovin.

Z hlediska principu udržitelného rozvoje je upozorňováno na rozpor mezi opouštěním dříve využívaných a dnes znehodnocených lokalit na jedné straně a na druhé straně záborem nových ploch, který je spojen s úbytkem půdy a zásahem do stávající krajiny. Právě trade off mezi nově připravovanými lokalitami greenfields pro investory a možností využít původní lokality brownfields je častým předmětem kritiky. Problém brownfields má však mnoho problémů, který má ekonomickou, ekologickou, prostorovou i sociálně - psychologickou dimenzi. Brownfields lze označit za území, která dosáhla čtvrté etapy životního cyklu určitého výrobku či odvětví a dosáhla určité míry degradace. Opětovnému využití brownfields brání několik bariér. Za první, a dle Kunc a Tonev (2008) nejdůležitější bariéru lze považovat existenci nákladové mezery při zainvestování pozemků mezi brownfields a greenfields, a to zejména s nutností demoličních prací, zmíněných ekologických sanací, pozemkových úprav či vyjasnění majetkových vazeb a časová ztráta způsobená řešením těchto problémů. Druhou bariérou je vysoká míra konkurence uchazečů o přímé investice ústící ve vyjímání pozemků z půdního fondu. Třetí bariéra se odráží v investičních nárocích, kdy technologické změny vyžadují vyšší nároky na prostor a staré lokality tak nemusí velikostně vyhovovat. Poslední hlavní bariérou je zpřísnění hygienických a environmentálních norem, která znamenají omezení lokality pro určitá odvětví. (Wokoun a kol., 2008)

2.2 Dopady investic v průmyslových zónách

Starzychná (2005) považuje výstavbu průmyslových zón za jeden z nejpoužívanějších nástrojů rozvoje území. PZ umožňují přivést do regionu investory, a tím podpořit prostřednictvím fungování prosperujících podniků (hnacích jednotek) pozitivní vliv rozrůstající se kooperace a koordinace s dalšími firmami, které již v regionu existují nebo nově vznikají. Podle Baštové, Dokoupil (2010) je však nutné na tento nástroj zvyšování ekonomické úrovně regionu a blahobytu nazírat z více úhlů. Na jedné straně mohou průmyslové zóny, příliv nových investorů a přímých zahraničních investic řešit ekonomické problémy transformujících se regionů, na druhou stranu lze tyto pozitivní dopady zpochybňovat. Je tak nutné posuzovat danou problematiku komplexně a sledovat jak přímé, tak i nepřímé dopady a taktéž se zaměřit na pozitivní a negativní dopady v dlouhém období.

Wokoun a kol. (2010) se zabývaly dopady investic v několika průmyslových zónách v České republice. Za pozitivní efekt je považován zejména přírůstek v zaměstnanosti a zároveň nepřímo i zvyšování kvalifikace místních pracovních sil. Dalším důležitým přínosem je navázání kooperačních vazeb nově příchozího investora s místními firmami pomocí dodavatelsko - odběratelských vztahů. Avšak zejména u velkých zahraničních společností se navázání těchto vztahů nemusí dostavit, protože tito mohou mít stálého globálního dodavatele. Z empirického výzkumu této studie však vyplynulo, že může nastat situace, kdy tento globální dodavatel následuje svého obchodního partnera při jeho nové lokalizaci a vynaloží svou investici pro založení nového závodu v jeho blízkosti.

S pozitivním vlivem na zaměstnanost a vytvářením nových pracovních míst jsou dle Kadeřábkové (2007) spojeny především investice na zelené louce. Tyto investice však často vytváří vysoké požadavky na pracovní sílu. Firmy tak mohou narazit na problém nedostatku vhodně kvalifikovaných pracovníků. S tímto problémem se však podle Karpíška (2003) mohou potýkat i firmy s nízkým požadavky na kvalifikovanou pracovní sílu, protože ochota českých pracovníků pracovat v podmínkách fyzicky náročné práce a nízkého platu klesá. Z empirického pozorování dle Wokouna a kol. (2010) jsou tyto pracovní následně obsazovány cizími státními příslušníky, což však může přinést řadu negativních sociálně - kulturních dopadů, jako je např. zvýšení kriminality v blízkosti průmyslových zón.

V souvislosti s investičními pobídkami pro firmy v průmyslových zónách se však Schwarz a kol. (2007) staví s jejich vlivem na zaměstnanost skepticky. Dle jejich analýzy sice přispívají ke snižování nezaměstnanosti, avšak tento způsob tvorby pracovních míst je velmi nákladný ze strany státu. Zároveň se podpoření investoři v mnoha případech lokalizují do regionů, které nejsou z hlediska politiky zaměstnanosti problémové. Tyto podpořená odvětví pak vzhledem k nedostatku kvalifikované pracovní síly přetahují potřebnou pracovní sílu z již dříve lokalizovaných podniků. Zároveň ostatní odvětví nemusí následovat růst podpořeného odvětví a může u nich naopak dojít k poklesu zaměstnanosti, což se projeví negativně v růstu celého regionu.

Pro firmy vstupující do fungujících průmyslových zón se můžou stát výhodou aglomerační úspory, které jsou v současnosti v dané problematice poměrně často zmiňovány. Prvním, kdo poskytl ekonomickou pečlivější analýzu aglomeračních úspor, byl A. Mar-

shall na počátku 20. století. Za výhody, které můžou zvýšit produktivitu jak podniku, tak i regionu, v němž se koncentruje více podniků, označil sdílení trhu práce, což umožňuje lepší specializaci a výběr kvalifikovaných pracovních sil, dále sdílení vstupů v rámci dodavatelsko - odběratelských vztahů a taktéž efekt technologického přelévání. (Rosenthal, Strange, 2003)

Jo, Lee (2014) se zabývali absorpční schopností firem a jejich lokalizací. Jedním z klíčových prvků technologické schopnosti firmy je absorpční kapacita, která odkazuje na jeho schopnost rozpoznat, přizpůsobit a využívat externí technologické znalosti. Schopnost podniku vyrábět a absorbovat technologické znalosti a možnosti, ovlivňuje jeho výběr lokalizace mezi regiony vyznačující se různými typy aglomerace. Průmyslové zóny můžeme považovat za ohraničené území s koncentrací několika podniků. Ty tak můžou vytvářet geograficky ohraničené znalosti externalit firem zde působících a tyto externality se stát jednou ze sil, která přitahuje další firmy. Na lokalizační výběr tak mají vliv aglomerační efekty, z nich plynoucí externality a zároveň schopnost dané firmy tyto pozitivní externality z lokalizace absorbovat. Firmy z příbuzných, doplňkových či komplementárních odvětví svou lokalizací silně ovlivňují výběr umístění zejména pro firmy s vysokou absorpční schopností. Firmy tak mohou používat svoji lokalizaci jako strategický nástroj pro vypořádání s aglomeračními efekty a následným efektem přelévání.

Dle Belberbos a Somers (2015) mohou firmy zlepšit svou inovační výkonnost z přelévání znalostí, i když je třeba poznamenat, že v některých ohledech nemusí mít efekt přelévání žádné účinky. Menší pozornost byla věnována k představě, že podniky těží nejen z přelévání znalostí, ale že také přispívají k těmto externalitám. Zároveň odliv znalostí může firmě bránit v přivlastnění si hodnoty z vlastních vynálezů. Kromě toho, jak jsou firmy heterogenní, budou se také lišit v čistých přínosech, které získávají z aglomeračních úspor.

Greenbaum a Endberg (2004) se zabývali účinkem státem podporovaných průmyslových zón na podnikání a zaměstnanost. Na příkladu amerických průmyslových zón empiricky měřili dopady průmyslových zón na zaměstnanost, logistiku, mzdy, kapitálové výdaje a počet založených podniků. Výsledky měření ukázaly, že tyto zóny mají v průměru pouze malý vliv na dané ukazatele. Analýza totiž zejména ukázala, že státem podporované průmyslové zóny mají pozitivní vliv na nově založené provozovny lokalizo-

vané v zónách, avšak taktéž dochází k negativnímu vlivu na výsledky původně stávajících provozoven neležících v průmyslových zónách. Tyto nové provozovny totiž často skrze dotace získávají konkurenční výhodu. Zároveň skrze dotace může docházet pouze k přesunu stávajících podniků do nových průmyslových zón, přičemž tyto přemístění s sebou nepřinášejí více nových dodatečných efektů.

Srholec (2004) se zabýval technologickým transferem, přičemž za kanál technologického transferu považuje přímé zahraniční investice, které se v mnoha případech lokalizují do průmyslových zón. Tento transfer probíhá buď přímo, tedy vazbami mezi mateřskou a domácí pobočkou, nebo nepřímo jakožto zmenšování technologické mezery mezi zahraničními a domácími podniky. Pokud domácí podniky dokážou navázat dodavatelsko - odběratelské vztahy s nově příchozími podniky, dojde k pozitivním efektům přelévání. Naopak pokud se tyto vztahy nepovede navázat, dojde k negativnímu efektu vytěsnění.

Janáček (2004) shledává pozitivní vliv nových investic na produktivitu práce a mzdy, jelikož zejména zahraniční investoři vykazují vyšší produktivitu práce a zároveň tlačí na vyšší úroveň mezd. To však může způsobit zaostávání stávajících podniků, kde vyšší mzdy neodpovídají růstu produktivity práce. Zároveň upozorňuje na neutrální vliv na regionální zaměstnanost, jelikož výstavba nového závodu může být doprovázena zánikem jiného podniku. S tímto vlivem se podobně ztotožňuje i Zamrazilová (2007), která upozorňuje na možné snížení zaměstnanosti z důvodu zesílení konkurence na regionálním trhu práce v daném oboru díky příchodu nového investora a taktéž v případě přerušení navázaných kooperačních vazeb. Naopak v případě navázání nových kooperačních vazeb dochází k pozitivním efektům na zaměstnanost. Podobně jako konstatoval Srholec (2004), pokud nedojde k navázání kooperačních vazeb mezi novými a stávajícími podniky v regionu, může dojít ke vzniku duální ekonomiky, kdy stávající podniky zaostávají za novými, což se může promítnout buď ve zvýšení efektivity zaostávajících podniků nebo naopak k jejich zániku.

Baštová a Dokoupil (2010) sledovali dopady průmyslové zóny v plzeňském regionu, přičemž se zaměřili na 3 sledované aspekty, a to na kvalitu pracovní síly, na národnostní strukturu pracovní síly a na porovnání výše hrubé reálné měsíční mzdy. Z jejich šetření vyplynuly spíše negativní efekty. Analýza kvality pracovních sil ukázala vysokou poptávku zejména po nekvalifikované pracovní síle, která byla uspokojována cizinci, kteří však s nástupem ekonomické krize ztráceli svá pracovní místa, což způsobilo sociální

problémy pro město. Zvýšení hrubých mezd se taktéž při detailnějším rozboru nepotvrdilo, protože existuje výrazný rozdíl mezi mzdami manažerských a dělnických profesí, který tento ukazatel zkresluje. Projevila se nízká úroveň mezd na dělnických pozicích, jelikož levná pracovní síla je pro firmy jedním z lokalizačních faktorů. Struktura pracovního trhu se tak stala velmi zranitelnou.

2.3 Průmyslové zóny v České republice

Z definice Ministerstva průmyslu a obchodu v úvodu kapitoly vyplývá, že za průmyslovou zónu se dají považovat zóny s určitou velikostí. Existuje však i řada ploch, které však tuto velikostní podmínku nesplňují, přesto jsou vykazovány jako průmyslové zóny. U těchto zón je však poměrně sporné, zda je lze považovat, jelikož na tak malou plochu nelze lokalizovat větší investiční záměry o více subjektech.

Studie Rozvoj podnikatelských parků – program pro ČR, zpracovaná pro CzechInvest, definuje pro ČR 6 základních typů průmyslových zón – podnikatelských parků:

- místní průmyslová zóna
- regionální průmyslová zóna •
- strategická průmyslová zóna
- podnikatelský park regionálního významu
- podnikatelský park národního významu
- speciální rozvojové parky

Rozdíl mezi parkem a zónou není konkrétně stanoven, avšak podnikatelské parky by měly dosahovat vyšší kvality služeb, managementu a prostředí. Jak je z rozdělení patrné, průmyslové zóny lze rozdělit z hlediska jejich strategie podle významu a velikosti zóny na tři základní typy. Každý typ PZ by měl splňovat několik základních specifik a obecných charakteristik.

Místní průmyslové zóny jsou nepříliš velké a náročně zainvestovatelné pozemky s vhodnou dopravní dostupností. Tyto zóny by měly být adekvátně napojeny na technickou infrastrukturu a komunikační technologie, vhodně vytvořené propagační materiály se základními daty o průmyslové zóně a o ekonomických a sociálních podmínkách v okolí, jako je úroveň pracovní síly, vzdělání přílehlého obyvatelstva či úroveň bydlení. K optimálním vlastnostem dále patří nízké náklady na stavbu, provozní náklady,

pozitivní podnikatelské klima, kvalitní inženýring a nízká ekologická zátěž nových projektů. (Vetečník a kol., 2005)

Regionální průmyslové zóny jsou větší průmyslové zóny s velikostí okolo 30 ha ve spádovém regionu s alespoň 40 000 ekonomicky aktivních obyvatel v dojížděkovém dosahu do 45 minut. U tohoto typu je vyžadováno velmi kvalitní dopravní napojení, tj. vysoce kvalitní přístupová cesta, optimální blízkost dálnice a možnost napojení na železnici. Samozřejmostí je kvalitní technická infrastruktura. U těchto zón by již měly být vyčleněny části pro pomocné a neprůmyslové využití. Kvalitně zpracované marketingové a propagační materiály jsou v tomto případě již nutností, přičemž jejich zajištění vlastním manažerským týmem je výhodou. (Vetečník a kol., 2005)

Příprava strategických zón probíhá ve spolupráci Ministerstva průmyslu a obchodu a agentury CzechInvest se zástupci krajské a místní samosprávy. Vyznačují se kompletně připravenými plochami o výměře minimálně 200 ha nebo o výměře nejméně 100 ha, kdy je zóna realizována v zastavěném, ale nevyužívaném území ve spádovém regionu s alespoň 180 000 ekonomicky aktivních obyvatel v dojížděkovém dosahu do 45 minut. Vzhledem k jejich velikosti jsou připravovány pro vstup velkého investora, který se zaváže k realizaci významné výše investice a s tím i k vytvoření určitého počtu pracovních míst. Vlastnictví ploch je v ideálním stavu v rukou jediného vlastníka s vyřešenými majetkoprávními vztahy pro snadný odprodej pozemků. V rámci územního plánu je využití této plochy zaměřeno zejména na průmyslové využití a v některých případech je průmyslová zóna připravována pro vstup jediného strategického investora. V rámci dopravní dostupnosti by měla být zóna lokalizována v bezprostřední blízkosti dálnice a napojena na železnici. Propagace a marketingové materiály strategické PZ jsou zajišťovány vlastním odborným týmem. (CzechInvest, 2015a; Vetečník a kol., 2005)

Statistika počtu průmyslových zón v ČR je poněkud nepřehledná. Z volně dostupných dat je poměrně složité získat přesný počet PZ, jelikož data mezi jednotlivými agenturami, které PZ evidují, se liší. Potíž taktéž spočívá v neaktuálnosti dat, jelikož většina těchto dostupných dat se vztahuje zhruba do roku 2011. Evidenci průmyslových zón lze nalézt v databázi agentury Czechinvest a taktéž Centra pro regionální rozvoj. Jednotlivé údaje se liší taktéž metodikou evidence PZ, agentura Czechinvest poskytuje ve své statistice údaje o pouze státem podporovaných PZ v rámci Programu na podporu rozvoje průmyslových zón, zatímco Centrum pro regionální rozvoj (CRR) eviduje i PZ, které

nevznikly se státní podporou, přičemž v její databázi lze nalézt PZ větší než 5 ha. Zároveň se však nelze spoléhat ani na statistiku CRR, protože v její databázi jsou často uvedeny PZ, které byly pouze v návrhu, vůbec již neexistují a na druhou stranu v její statistice chybí jiné již plně fungující PZ.

Přesný počet zón je složité určit i z důvodu její definice, která není závazná a nejsou stanoveny limity pro jejich přesné vymezení. Do evidence zmíněných agentur často nejsou zahrnuty malé PZ místního významu pod 5 ha, a tak skutečný počet PZ je s největší pravděpodobností jistě vyšší než uvedený v tabulce. Přesto pro určitý náhled, pokud se oprostíme od řady nepřesností, a porovnání počtu PZ mezi kraji lze tuto statistiku využít.

Tabulka 1: Počet průmyslových zón v ČR

kraj	dle CzechInvest	dle CRR	plocha v ha	rozloha v %
Praha	2	2	130	1,19%
Středočeský	14	15	1054	9,68%
Jihočeský	4	19	784	7,20%
Plzeňský	5	14	1119	10,27%
Karlovarský	4	7	631	5,79%
Ústecký	12	13	1260	11,57%
Liberecký	2	9	467	4,29%
Královéhradecký	7	16	963	8,84%
Pardubický	4	9	382	3,51%
Vysočina	10	5	186	1,71%
Jihomoravský	12	12	1037	9,52%
Olomoucký	8	12	451	4,14%
Zlínský	7	16	1163	10,68%
Moravskoslezský	12	11	1265	11,61%
celkem	103	160	10892	100,00%

Zdroj: CRR (2011); CzechInvest (2009)

Jak je z tabulky 1 patrné, PZ jsou v ČR nerovnoměrně rozmístěny a celkově zaujímají plochu o rozloze více než 10 000 ha. Z Programu na podporu průmyslových zón bylo podpořeno 103 průmyslových zón, přičemž nejvíce podpora z hlediska počtu PZ směřovala do Středočeského kraje, dále do Ústeckého, Jihomoravského a Moravskoslezského kraje. Podpora tak směřovala jak do poměrně vyspělejších regionů (Středočeský kraj), tak i strukturálně postižených regionů jako je Moravskoslezský či Ústecký kraj. Z hlediska počtu podpořených PZ do sledovaného Zlínského kraje podpora PZ proudila spíše průměrně až podprůměrně. Z hlediska počtu PZ evidovaných Centrem pro regio-

nální rozvoj se však počet PZ dle krajů poměrně výrazně mění. V absolutním počtu je nejvíce PZ v Jihočeském, Královéhradeckém a Zlínském kraji. Pohled na rozlohu PZ a její procentuální poměrové zastoupení v kraji vůči celkové ploše však ukazuje, že i přes menší absolutní počet zón je celková plocha zón nejvyšší v Moravskoslezském a Ústeckém kraji. Hned za těmito kraji vykazuje nejvyšší plochu právě Zlínský kraj, který tak disponuje nadprůměrným vybavením průmyslovými zónami. Největší podíl PZ dle rozlohy vykazují kraje díky existenci strategických PZ, které jsou svou rozlohou výrazně vyšší než ostatní PZ.

V současné době CzechInvest (2015) eviduje 7 strategických PZ. Zatímco strategické PZ Nošovice v Moravskoslezské kraji a Škoda Plzeň v Plzeňském kraji jsou zaplněny, ostatní zóny na své plné využití více či méně doposud čekají. Jedná se o PZ Joseph u Mostu a Triangle v Žatci v Ústeckém kraji, PZ Mošnov u Ostravy v Moravskoslezském kraji, PZ Kolín - Ovčáry ve Středočeském kraji a problematickou PZ Holešov ve Zlínském kraji, která bude zahrnuta do analýzy PZ v následující kapitole.

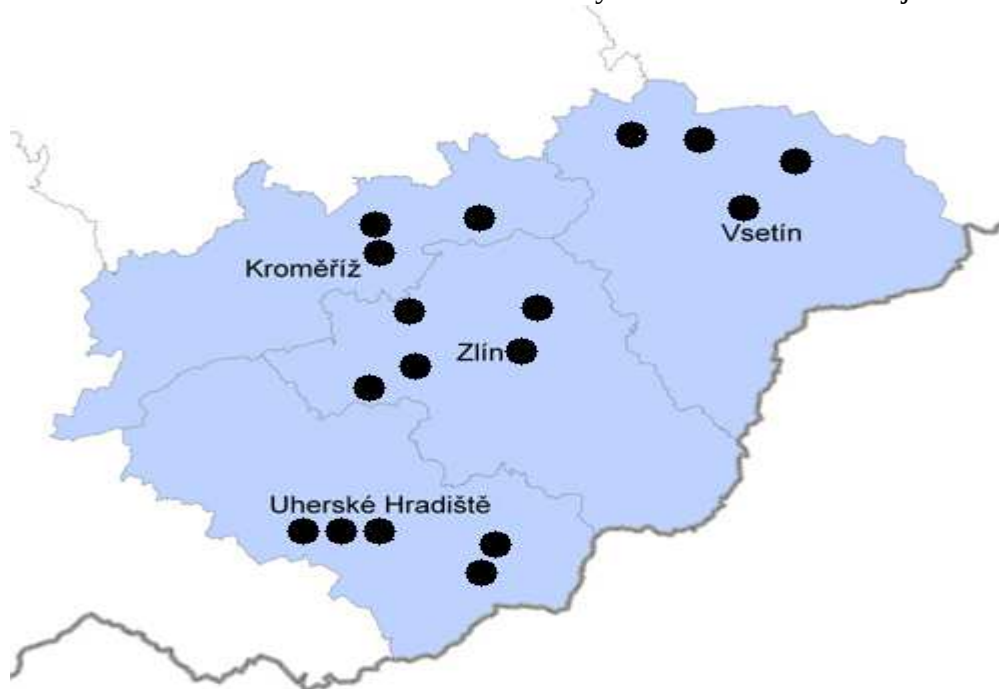
3 PRŮMYSLOVÉ ZÓNY VE ZLÍNSKÉM KRAJI

Tato kapitola se zaměřuje na charakteristiku PZ ve Zlínském kraji pomocí regionální analýzy podle několika vymezených kritérií, které jsou řazeny v posloupnosti dle jednotlivých odstavců. Pro charakteristiku byly vybrány PZ, které byly vymezeny a budována z podnětu veřejného sektoru, jejich velikost je větší než 10 ha a vznikly na zelené louce. Cílem těchto omezujících podmínek je selekce od průmyslových oblastí, které již vznikly v dřívějšku a lokalizace podniků měla jiné než cíleně veřejně podporované příčiny, tedy selekce od oblastí, které byly např. v územních plánech měst vyhlášeny jako průmyslové zóny bez veřejné intervence či cílené zvláštní přípravy, dále selekce od brownfieldů, které tvoří vlastní širokou a specifickou problematiku a taktéž selekce od malých místních PZ s dopadem na nejbližší okolí.

PZ pro lepší přehlednost v umístění ve Zlínském kraji rozděleny dle okresů. V každém okrese budou samostatně charakterizovány vymezené a fungující PZ, které se v něm nachází a zároveň taktéž ostatní zóny, které budou charakterizovány stručněji, kdy se jedná o oblasti, které se nestaly typickými PZ s vybudovanou infrastrukturou, jsou teprve ve fázi budování či návrhu nebo jejich výstavba byla zastavena. PZ budou v úvodním odstavci stručně charakterizovány jako např. jejich umístění, důvod jejich vzniku či cena výstavby. Dále se charakteristika zaměří na další kritéria, jako je velikost PZ, terén, vymezení vlastnictví či určení funkční náplně PZ. Nedílným kritériem bude posouzení dopravní dostupnosti, kde bude sledováno silniční napojení, blízkost dálniční sítě, železnice, letiště i zabezpečení MHD. Do lokalizačního rozhodování firem může vstupovat i připravenost zóny, která bude hodnocena dle vybudovaných inženýrských sítí. Úspěšnost lokalizace samotné PZ a jejího vytvoření lze měřit dle její obsazenosti, které se charakteristika bude věnovat stejně jako poloze PZ vzhledem k okolním sídlům a vzdálenosti k centru kraje. Pro charakteristiku PZ budou využity hodnocení EIA, které mimo dopady na životní prostředí řadu ostatních poznatků, územní plány měst, data CzechInvest, CRR, webové stránky měst a PZ, mapové výpočty a v neposlední řadě také poskytnuté rozhovory či odpovědi na dotazy (dotazník součástí přílohy) od zástupců veřejné správy z míst lokalizovaných PZ.

Charakteristika se bude zabývat celkem 16 PZ, jejíž rozmístění zobrazuje obrázek 1. Z obrázku je patrné, že PZ jsou dle počtu v okresech rozloženy poměrně rovnoměrně, nejvíce PZ disponuje okres Uherské Hradiště, nejméně pak okres Kroměříž.

Obrázek 1: Rozmístění šetřených PZ ve Zlínském kraji



Zdroj: RISY (2015), vlastní zpracování

3.1 Okres Zlín

3.1.1 Průmyslová zóna Zlín - Východ

Průmyslová zóna se nachází na katastrálním území Zlín mezi částmi Příluky a Lužkovic. Lze ji nalézt také pod názvem PZ Cecilka či PZ Příluky. Zóna vznikala od roku 2001 ve spojení s investičním záměrem firmy Tescoma Zlín a navázala na stávající území s již lokalizovanými výrobními a skladovacími prostory. (Ekolist, 2001) Je jednou z mála PZ typu greenfield na území okresu Zlín, jelikož v okolí Zlína se nachází řada brownfield areálů jako pozůstatky Baťovských závodů poskytujících široké prostory pro podnikatelskou činnost, jedná se např. o areál Toma v Otrokovicích, areály v Napajedlích, Vizovicích či budov Svit ve Zlíně. Zóna vznikla z finančních prostředků města Zlín a dotací Ministerstva průmyslu a obchodu zprostředkovanou agenturou CzechInvest v rámci programu Výstavba a technická obnova inženýrských sítí a Podpora rozvoje průmyslových zón.

PZ Cecilka má rozlohu 23,5 ha a leží na rovinatém terénu mezi úpatím svahu a řekou Dřevnicí. Plocha je zahrnuta jako PZ v územním plánu města Zlín. Pozemky při budování byly vlastněny městem Zlín bez vlastnických rozporů a správních rozhodnutí. Měs-

to Zlín si však při prodeji pozemků stanovilo kritéria pro výběr investora, přičemž preferovány byly proexportně orientované, technologicky progresivní druhy výrob s vysokou přidanou hodnotou, orientované na spolupráci s místními výrobci a dodavateli. Tyto preference se pak odrazilo do kritérií, mezi které patřila úroveň použité technologie, exportní potenciál zaváděné výroby, výše přidané hodnoty zaváděné výroby, počet nově vytvořených pracovních míst, využití potenciálu místních výrobců, vlivy na životní prostředí, soulad činnosti s koncepcí zóny, charakter investora a ochota k registraci plátcovské pokladny ve Zlíně. Zároveň byly definovány nepreferované podnikatelské aktivity tak, aby plocha nebyla zastavěna pouze např. skladovacími prostory a nevznikla tak pouze jen vyšší dopravní zátěž bez přidaného efektu. (CPM, 2011)

Zóna je pomocí místní komunikace z Příluk napojena na silnici I/49, která prochází skrz celé město Zlín. Nejbližší napojení na dálniční síť se nachází v 15 km vzdálených Otrokovicích, kde začíná rychlostní silnice R55 a je dostupná právě pomocí silnice I/49. Výhledově se počítá s napojením na plánovanou rychlostní silnici R49, avšak její realizace je vzhledem k současnému vývoji doposud v nedohlednu. V 700 m vzdálenosti se nachází nejbližší železniční stanice Příluky regionální železniční tratě č. 331, napojení zóny na tuto trať železniční vlečkou je z důvodu umístění zóny vzhledem k řece Dřevnici nereálné. (EIA, 2012a) Letecká doprava je možná z neveřejných mezinárodních letišť Otrokovice a Kunovice vzdálené od zóny 15km a 35km, brněnské a ostravské letiště jsou dostupné až ve 100 km vzdálenosti. Obslužnost pro zaměstnance pracující v zóně je zajišťována pomocí MHD.

Zóna disponuje plně vybudovanými inženýrskými sítěmi, zajištění přívodu vody, elektřiny, plynu, kanalizace a datového a telekomunikačního napojení bylo plánováno s dostatečnou kapacitou a odpovídá nárokům lokalizovaných firem. (EIA, 2012a; CPM, 2011)

Plocha PZ je dle regionální pobočky CzechInvest plně obsazena, zóna je tak plně využita a i přes potencionální zájem nelze do zóny přijímat další investory. Struktura podnikatelských aktivit v zóně je rozmanitá.

Poloha zóny v rámci Zlínského kraje je velmi dobrá, jelikož se nachází v těsné blízkosti krajského města Zlín, které tvoří centrum Zlínské aglomerace s téměř 100 tis. obyvateli.

3.1.2 Průmyslové zóny Napajedla - Otrokovice - Zlín

Tyto PZ mají nejvýznamnější postavení v průmyslové výrobě v okrese Zlín a jsou součástí průmyslového prostoru Zlín - Otrokovice - Napajedla, který se vyznačuje víceméně souvislou plochou sloužící k výrobním a obchodním účelům. Na území města Napajedla jsou situovány v okrajových částech zastavěného území 3 průmyslové zóny. Plocha pro průmyslovou výrobu je zastoupena severně od města v průmyslové zóně Kvítkovice, nazývané též PZ Sever, která navazuje na výrobní plochy patřící pod území města Otrokovice. Na jižním okraji města se nachází další PZ, která byla vymezena v oblasti bývalého areálu Slávie. V západní části města je situován průmyslový areál firmy Fatra (původně Baťovský závod), od kterého se podél železnice nacházejí menší výrobní areály průmyslové a zemědělské výroby. (ÚP Napajedla, 2013) Otrokovická PZ je soustředěna do průmyslového areálu Toma, který je součástí bývalých Baťovských závodů. Jedná se o soukromý areál, do kterého je lokalizována řada výrobních, skladovacích i administrativních aktivit. Okolo něj jsou městem Otrokovice vyčleněny další pozemky pro jeho rozšíření, které využila např. velká investice firmy Mitas, a která zde postavila halu na výrobu pneumatik zaměstnávající téměř 600 lidí. (EIA, 2011b) Dominantní postavení ve Zlíně mají bývalé Baťovské závody a průmyslové areály ZPS a Svit, kde je však výroba utlumena a dochází k jejich přeměně na využití pro občanskou vybavenost a služby. Oblast Zlín - Otrokovice - Napajedla se vyznačuje vysokou koncentrací průmyslu a obchodních firem, přičemž její význam převyšuje místní úroveň. (MÚ Napajedla, 2013a) Z hlediska vymezení PZ v této práci se však nejedná o oblast, kterou se práce zabývá, ačkoli závěry z výzkumu této oblasti by byly jistě zajímavé. Důvodem, proč se jí práce nezabývá je povaha těchto areálů, jejichž základem jsou v řadě případů bývalé Baťovské závody. Jedná se tak o areály typu brownfield, na které se postupně spontánně připojovaly další podniky. Rozšiřování průmyslových areálů do prostoru vznikalo na základě potřeb podniků a průmyslové oblasti byly postupně vytyčovány jako reakce na požadavky těchto podniků. Ze strany veřejné správy se tedy nejedná se o cílené vybudování průmyslové zóny ve volném prostoru v rámci jednotného vytvoření podmínek pro lokalizaci podnikatelských aktivit a následném přilákání nových investorů, ale spíše o podpůrnou činnost v rámci požadavků jednotlivých firem koncentrujících uvnitř a okolo původně vzniklých areálů.

V rámci této oblasti je však vhodné zmínit PZ Sever nacházející se v katastru města Napajedla. Tato zóna vznikla jako reakce na vzrůstající požadavky podniků pro lokalizaci v této oblasti a město Napajedla tak vymezilo PZ v části Kvítkovice. Jelikož se jedná o oblast navazující na katastrální území města Otrokovice, obě města spolu vzájemně spolupracují na hodnocení rozšiřování průmyslové výroby v severní průmyslové zóně Napajedla, aby zóna odpovídala udržitelnému rozvoji území. Z důvodu obávaného ovlivnění návrhových a stabilizovaných ploch bydlení byl zpracováno Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant územně plánovací dokumentace na obyvatelstvo, biologickou rozmanitost, faunu, flóru, půdu, vodu a další složky. Z tohoto posouzení bylo konstatováno možné ohrožení obyvatel z hlediska hluku a vibrací, avšak konkrétní vliv musí být řešen až dle detailních podmínek investice v procesu EIA. Město Napajedla zejména muselo doplnit dokumentaci, která prokazuje potřebu vymezení nové zastavitelné plochy, které prokázalo, že neexistuje jiné variantní a srovnatelné řešení rozvoje průmyslové výroby z hlediska ekonomických ukazatelů a kvality napojení na dopravní a technickou infrastrukturu. (MÚ Napajedla, 2014)

Celková velikost průmyslové zóny v ha bohužel nebyla přesně zjištěna. Odhadem dle územního plánu se jedná o plochu cca 50 ha. Zóna se nachází v rovinatém terénu a v současné době je převážně zastavěná. Většina pozemků byla před prodejem ve vlastnictví města. Zóna je součástí územního plánu se zaměřením na průmyslovou výrobu a skladování. V roce 2013 a 2014 došlo k rozšíření plochy PZ o 12 ha. Převážná část rozvojových ploch je vymezena v prostoru mezi stávajícími průmyslovými plochami a navrhovanou rychlostní silnicí R55.

Dopravní dostupnost je zajištěna silnicí I/55, která prochází skrz PZ, stejně jako plánovaná rychlostní silnice R55, která aktuálně ústí v Otrokovicích a je vzdálena 2 km. Přístup firem z hlediska silničního napojení je tak jednoduchý. Tato silnice následně navazuje na D1, což umožňuje velmi dobrou dostupnost zóny. Přímé železniční napojení pomocí vlečky není vybudováno. Nejbližší železniční stanice se nachází na koridoru Přerov - Břeclav č. 330 v Otrokovicích vzdálených 1,5 km. V případě potřeby letiště se nachází 2 km od PZ veřejné mezinárodní letiště v Otrokovicích. Do PZ je zavedena zastávka MHD.

Vzhledem ke stávajícím průmyslovým podnikům jsou do PZ zavedeny inženýrské sítě. Přístup k elektrické síti, plynu, vodě či kanalizaci je pro stávající firmy vybudován,

avšak v dohledné době je třeba dobudovat přístup taktéž pro nové rozvojové plochy, které prozatím nejsou řádně rozparcelovány. Přístup k inženýrským sítím respektuje požadavek, aby byla maximálně využita stávající technická infrastruktura, která je i pro budoucí podniky dostatečně dimenzována. Pro zabezpečení kvalitní dodávky elektrické energie je navržena výstavba tří zděných trafostanic pro průmyslový odběr. Jako hrozba u nových rozvojových ploch se ukazuje likvidace odpadních vod, jejíž kapacita této je prakticky vyčerpána. V případě zjištění, že nelze provést likvidaci odpadních vod z nových výrobních aktivit bude nutné vybudovat novou kanalizaci. (MÚ Napajedla, 2013b)

Plocha PZ je zaplněna, přičemž na základě stále zvyšujícího se zájmu z hlediska stávajících a nových investorů došlo v posledních 2 letech ke zmíněnému zvětšení plochy PZ. Rozvoj PZ je navržen přirozeně ve vazbě na stávající výrobní areály tak, aby byla maximálně využita stávající dopravní a technická infrastruktura průmyslové zóny. Další rozvoj vzhledem k ekologické stopě z minulosti již však není možný. MÚ Napajedla (2013c) V jižní části PZ je navržena ze studie Rozvoj kombinované dopravy a logistiky na území Zlínského kraje (2012) plocha pro vybudování veřejného logistického centra obsluhující západní oblast Zlínského kraje včetně jádrového území Zlínské aglomerace.

Poloha zóny vzhledem k sídlům je velmi dobrá, jelikož se nachází uvnitř Zlínské aglomerace v prostoru Otrokovice - Zlín. Zároveň díky zmíněné dopravní dostupnosti je umožněna rychlá přeprava do dalších měst, jako je 30 km vzdálená Kroměříž (30 tis. obyvatel), 20 km vzdálené Uherské Hradiště - Staré město - Kunovice (téměř 38 tis. obyvatel), či 30 km vzdálený Přerov s téměř 45 tis. obyvateli.

3.1.3 PZ Lukov

PZ Lukov nespadá kvůli své velikosti do kritérií hodnocení PZ o minimální ploše 10 ha. Přesto je tuto zónu vhodné zařadit alespoň do stručné charakteristiky, protože se vyznačuje několika zajímavostmi a svou úspěšností a rychlostí zaplnění vytváří kontrast nedaleké PZ Holešov (viz níže), jehož srovnání však starosta Jangota odmítá kvůli rozdílnosti zaměření obou projektů. Jedná se o nejmladší PZ ve Zlínském kraji vybudovanou v roce 2012. Zóna vznikla během krátké doby na základě poptávky místních firem po nových výrobních plochách. Obec Lukov v celkové částce 10 mil. Kč vybuodovala veškeré zasíťování pozemků, veřejné osvětlení, úpravu veřejného prostranství a rekonstrukci dopravní křižovatky. PZ se zaměřuje na lehký průmysl a obchod, vyloučeny jsou

zejména záměry, které by zvýšily intenzitu dopravy (např. skladování) či jakkoli narušily životní prostředí. Zóna leží u silnice II/489 spojující obec s 10 km vzdáleným krajským městem. Kolem zóny by měla vést navrhovaná R49 včetně přivaděče. Obec Lukov není napojena na železnici. Celková plocha zóny je 7,5 ha, přičemž kapacita zóny je již plně vyčerpána. V zóně již rozvíjí svou podnikatelskou činnost 5 firem a další objekty jsou ve výstavbě. Vzhledem k vysoké poptávce by se dle vyjádření starosty obce Jangota dokázala zaplnit mnohem větší plocha. Obec tak měla možnost si firmy vybírat dle jejich zaměření a přínosu pro obec, zároveň se vymezila proti spekulantům s pozemky prostřednictvím sankcí za neplnění výstavby. Majitelé podniků lokalizovaných v zóně chválí jasnou komunikaci, podporu a rychlost ze strany obce při vyřizování všech povolení ke stavbě. PZ tak během krátké doby plní svůj účel.

3.1.4 Ostatní PZ v okrese Zlín

Na území Zlínského okresu se nachází několik dalších místních průmyslových zón, které v případě potřeby mohou sloužit pro nové investiční záměry. Tyto zóny, či spíše oblasti, ve většině případů vznikly vymezením ploch (či prohlášením ploch za PZ) pro průmyslovou výrobu v rámci územních plánů jednotlivých obcí v blízkosti již lokalizovaných podniků (PZ Fatra v Napajedlích) nebo se jedná o obsazování brownfieldových ploch a nabídka volných ploch v jejich blízkosti (např. PZ Slavičín s 340 ha v areálu bývalých Vlárských strojíren, PZ Slavia v Napajedlích, PZ Brumov - Bylnice v areálu podniku MEZ Brumov), což není předmětem práce. V těchto případech se však nejedná o typické PZ již připravené samotnými obcemi či s podporou státu, často nejsou charakteristické připravenou technickou a dopravní infrastrukturou, připravenými parcelami dle potřeb investorů či týmem spravující propagaci průmyslové zóny. Jedná se tak spíše o plochy, které jsou vymezeny pro komerční, výrobní či skladovací účely v rámci územních plánů jednotlivých obcí a poskytují tak případnou možnost v případě zájmu investora pro jeho lokalizaci.

Do stručnější charakteristiky lze zahrnout záměr PZ Tlumačov, která měla být využita jako samostatná PZ s využitím příhodných podmínek, které tato lokalita poskytuje. Záměr vybudovat PZ v Tlumačově (29 ha) vznikl v návaznosti na případné rozšíření ploch pro průmyslovou výrobu u areálu Metalšrotu. Realizace PZ byla rozdělena do 4 etap a její celkové dokončení bylo podmíněno využitím ploch v předchozí etapě. Avšak z toho důvodu právě nedošlo k realizaci PZ, jelikož se plocha nestala atraktivní dle představ

obce. (OÚ Tlumačov, 2013) V areálu jsou lokalizovány pouze 3 firmy, které zde mají skladovací prostory, z nichž pouze dvě se do tohoto prostoru lokalizovaly v posledních 5 letech, z toho jedna působí jako fotovoltaická elektrárna. Od záměru budovat PZ tak bylo dočasně upuštěno. Plocha leží v rovinatém terénu a pozemky jsou většinou ve smíšeném vlastnictví s převahou vlastnictví fyzických osob. Dopravní dostupnost po silnici zajišťuje silnice I/55 a ačkoli se PZ nachází pouze 500m od rychlostní silnice R55, nelze tuto možnost využít, jelikož zde není vybudován přívaděč a je tak nutné zajíždět do cca 7 km vzdálených Otrokovic. Tlumačov leží na železničním koridoru č. 330 Přerov - Břeclav a železniční vlečku je možné prodloužit z areálu Metalšrot. (ÚP Tlumačov, 2012) V blízkosti areálu se nachází zastávka místního autobusu. Prodloužením vodovodu a plynovodu je částečně zabezpečena technická infrastruktura. Kanalizace a přívod elektřiny však není dobudován. Blízká poloha Otrokovic se může stát výhodou, na druhou stranu je pro tento areál obtížně konkurovat zmíněným plochám v prostoru Zlín - Otrokovice - Napajedla a blízkým PZ v Hulíně v okrese Kroměříž.

PZ ve Spytihněv (83,7 ha) byla navržena u původního průmyslového areálu obce pro jeho zvýšení kapacity. Z východu tvoří hranici průmyslové zóny železniční trať Přerov – Břeclav, na kterou přímo doléhá původní areál a ze severu komunikace III/36747 Spytihněv – Halenkovice, která přivádí dopravu na silnici I/55. Nejbližší rychlostní komunikace R55 se nachází v 10 km vzdálených Otrokovících. Areál leží v těsné blízkosti železniční stanice Spytihněv, avšak není napojen na železniční vlečku, její výstavba je možná. Do původního areálu je přiveden plynovod, vodovod, přípojka elektrické energie a kanalizace, které umožňují další navedení inženýrských sítí na nové plochy, které však doposud zasítováním nedisponují. Případný nový investor si tak musí vybudovat napojení na inženýrské sítě na vlastní náklady. PZ se nachází v rovinatém terénu a pozemky jsou ve smíšeném vlastnictví. (EIA, 2014a) Možnosti pro rozšíření dle MÚ Spytihněv výroby využila prozatím pouze jedna firma odkupem části pozemku přiléhající k jejímu areálu, plochy tak nejsou zastavěny. Zóna leží v 10 km vzdálenosti jak ve směru k prostoru Otrokovice - Zlín, tak i Staré Město - Uherské Hradiště.

3.2 Okres Vsetín

3.2.1 Průmyslová zóna Vsetín -- Bobrky

PZ je umístěna na severozápadním okraji města a při její tvorbě byla zohledněna již vybudovaná část výrobních a skladovacích provozoven, na kterou PZ navazuje. Celá plocha je rozdělena na část Bobrky I, která je určena spíše pro větší podniky a Bobrky II, která je určena pro malé a střední podniky. Zóna Bobrky I byla realizována s pomocí dotace agentury CzechInvest a financí města Vsetín, zatímco zóna Bobrky II získala dotaci z evropského fondu v programu Phare 2003, dále státního rozpočtu a částečně se také podílelo město Vsetín. (MÚ Vsetín, 2006)

Bobrky jsou největší PZ v okrese Vsetín. Rozloha PZ činí 44,9 ha, přičemž část pozemků o výměře 29,37 ha vlastní město Vsetín. Pozemky jsou v rovinatém terénu a jejich část je v současné době nezastavěná. Nejsou zatíženy žádným správním rozhodnutím a nebyl na ně uplatněn restituční nárok. Podle specifikace v územním plánu je zóna určena pro provozy s nenáročnou řemeslnou výrobou a výrobními službami. (MÚ Vsetín, 2003)

Z hlediska dopravní dostupnosti je zóna napojena na silnici I/57, která zajišťuje spojení s okolními regiony a se sousedním Slovenskem. Napojení na nejbližší dálniční či rychlostní komunikaci pomocí silnice I/57 v případě D1 je vzdáleno 45 km a v případě R55 (navazující na D1) téměř 50 km. Vzdálenost průmyslové zóny od nejbližšího mezinárodního letiště Ostrava – Mošnov je 50 km. V zóně je pro dostupnost obyvatel města Vsetín vybudována zastávka MHD. Nejbližší železniční stanice od PZ je vzdálena 3 km v Jablůnce a 5 km ve Vsetíně.

PZ disponuje dobudovanými inženýrskými sítěmi, jako je elektřina, vodovod, plynovod, dešťová a splašková kanalizace s dostatečnou kapacitou.

Z celkové plochy zóny je doposud nevyužito 4 ha plochy, zbylé pozemky však nejsou rozsáhlé a jednolité, nehodí se tak pro větší společnosti. Z toho důvodu také zkrachovalo jednání s firmou Baur Formschaumtechnik, která měla zájem o lokalizaci svých výrobních prostor v zóně. Představitelé města Vsetín však věří v úplné zaplnění prostor s pomocí investičních pobídek, které by mohla získat i jedna z již lokalizovaných firem pro zvětšení výrobních kapacit. Proti lokalizaci menších firem poskytující služby hraje

roli horší dostupnost, jelikož vzhledem ke složitějšímu přístupu zóny k silnici I/57 se místní podnikatelé dle jejich vyjádření cítí odříznuti.

Polohu zóny z hlediska blízkosti k sídlům lze hodnotit jako dobrou, jelikož zóna doléhá k okresnímu městu Vsetín (téměř 27 tis. obyvatel), od krajského města Zlín je vzdálena 35 km.

3.2.2 Valašské Meziříčí - Lešná

Zóna se nachází severně od města Valašské Meziříčí s 23 tis. obyvateli. Zóna vznikla jako reakce na záměr společnosti Philips vybudovat továrnu na výrobu obrazovek, která se však lokalizovala v nedalekých Hranicích, kde však byla výroba brzy ukončena. Následná snaha o získání jednoho velkého investora selhala, byly zrušeny omezující podmínky a zóna byla uvolněna pro širší podnikatelské spektrum. (MÚ Valašské Meziříčí, 2007) Nicméně vlivem ekonomické krize byla řada podnikatelských záměrů zrušena a zónu se stále nedaří plně naplnit.

PZ zaujímá plochu 53,9 ha, přičemž celá plocha je ve vlastnictví města Valašské Meziříčí a pozemky nejsou zatíženy správními rozhodnutími či jinými nároky. Lokalita se vyznačuje rovinatým terénem a je součástí územního plánu se zaměřením na průmyslovou výrobu. (MÚ Valašské Meziříčí, 2006)

Dopravní dostupnost zajišťuje silnice I/35 spojující ČR s Polskem a Slovenskem, na kterou je zóna oboustranně napojena z důvodu již od roku 2004 plánované výstavby rychlostní silnice R35, která však kromě zmíněného nájezdu nebyla realizována. Nejblíže napojení na dálnici D1 nacházející se v Hranicích je tak vzdáleno 20km. Zóna se přimyká k hlavní železniční celostátní trati č. 280, přičemž nejblíže železniční stanice Lhotka nad Bečvou je vzdálena 0,5 km. Pro napojení na tuto železniční stanici je navrhováno vybudování železniční vlečky. Nejblíže mezinárodní letiště Ostrava - Mošnov je vzdáleno ve 40 km dosahu. Dopravu z Valašského Meziříčí zajišťuje MHD.

Potencionálním problémem PZ je nedostatečně dokončená technická infrastruktura. Přístup k elektřině, vodě, plynu či kanalizaci je zkomplikována faktem, že tyto sítě ústí u hranice PZ a firmy si tak musí přípojku k těmto inženýrským sítím budovat na vlastní náklady, což může být vzhledem ke konkurenci ostatních PZ pro potencionálního investora rozhodující překážkou. (EIA, 2008)

Z celkové plochy PZ je využita jen její malá část. Doposud se i přes snahu zastupitelstva města Valašské Meziříčí, které zřídilo specializovaný tým pro PZ zajišťující pomoc a poradenství při investování do PZ nedaří přilákat podnikatelské aktivity. V zóně jsou lokalizovány pouze 2 výrobní firmy na ploše 6,2 ha a 3 ha plochu zabírá místní firma pro své dopravní a skladovací potřeby. (MÚ Valašské Meziříčí, 2014, EIA; 2008) Část dalších pozemků je sice odprodána, avšak nerozvíjí se zde žádná další ekonomická činnost. Návrh na zastavění plochy fotovoltaickými panely byl ukončen vlivem změny české legislativy podporující tento zdroj elektrické energie.

Poloha vzhledem k sídlům je poměrně dobrá, zóna je vzdálena cca 5 km od Valašského Meziříčí, 20 km od 20 tis. Hranic, 20 km do 17ti tis. města Rožnov pod Radhoštěm, 25 km do okresního města Vsetín, avšak ke krajskému městu Zlín jde již o lokalitu vzdálenou přes 50 km. Vzhledem k poloze na hranicích Zlínského kraje tak lze předpokládat i hospodářský vliv z přilehlého Olomouckého a Moravskoslezského kraje.

3.2.3 Ostatní průmyslové zóny v okrese Vsetín

Na území okresu Vsetín se dále nachází průmyslové zóny, které jsou však dlouhodobě pouze buď ve fázi návrhu a nejsou tedy využívány, jedná se o PZ v Zubří a PZ Kelč - Za lázenkou, nebo se jedná o brownfieldový průmyslový areál (PZ Tesla - Rožnov pod Radhoštěm)

PZ Rožnov pod Radhoštěm - Zubří je již několik let ve fázi návrhů a vzájemných dohod mezi zastánci vybudování PZ a jejími odpůrci. V roce 2011 byl vypracován posudek EIA (2011) na výstavbu účelové komunikace pro obsluhu průmyslového areálu pro 11 parcel, dešťovou a splaškovou kanalizaci, vybudování vodovodu, VTL a STL plynovodu, rozvodů elektřiny, trafostanice, oplocení a venkovního osvětlení. Jedná se tedy o budování inženýrských sítí pro budoucí průmyslovou zónu, přičemž posuzované území je o rozloze 21,2 ha. Stavba PZ Zubří se nachází mimo Evropsky významné lokality (EVL) a mimo Ptačí oblasti (PO) soustavy Natura 2000. Hranice nejbližší PO Beskydy leží v přímé vzdálenosti 3 km. Při východním okraji PZ sousedí s EVL Beskydy. Hranice vymezené EVL se kryje s hranicí CHKO Beskydy. Z posudku EIA (2011) vyplynulo, že na základě vyhodnocení možných vlivů záměru nebude mít záměr negativní vliv na celistvost a předměty ochrany EVL a PO, a to za předpokladu respektování doporuče-

ných opatření, jako je vhodné umístění budoucích závodů tak, aby nedocházelo ke zhoršení životního prostředí v místě vymezeného migračního koridoru.

V roce 2014 vydal Stavební úřad v Rožnově pod Radhoštěm spis. značka MěÚ/Vyst/10617/2012/Pe rozhodnutí o povolení ke stavbě inženýrských sítí v PZ, které však bylo napadeno hnutím Duha. Krajský úřad ve Zlíně napadané rozhodnutí zrušil a vrátil k projednání. V současné době je do 31.8. 2015 řízení přerušeno pro dodání doplňujících podkladů pro posouzení stavby.

PZ tak doposud není vybudována a nedisponuje žádnými vybudovanými inženýrskými sítěmi. Lokalita PZ je situována mezi městy Rožnov pod Radhoštěm (17 tis. obyv.) a Zubří (5,5 tis. obyv.) v rovinnatém terénu v těsné blízkosti silnice I/35. Nejbližší dálniční napojení je vzdáleno 30 km do Hranic. V blízkosti 1 - 1,5 km leží regionální železniční trať č. 281 - a žst. Rožnov pod Radhoštěm a Zubří, avšak přímé zavlečkování areálu není technicky reálné. (EIA, 2011a) Nejbližší mezinárodní letiště Ostrava - Mošnov leží v 40 km dosahu. PZ je zanesena do územního plánu města Zubří se zaměřením na lehkou průmyslovou výrobu. PZ leží ve spádové oblasti měst Zubří a Rožnov pod Radhoštěm, dále 15 km do Valašského Meziříčí, 30 km ke městu Vsetín a 60 km do krajského města Zlín.

Návrh PZ Kelč nebyl realizován a ani nebyl následně rozvíjen. Na navrhované ploše 19 ha nedošlo ke změnám vedoucím k vytvoření PZ. Lokalitu nelze ani hodnotit jako nijak výhodnou, jelikož navrhovaná lokalita neleží v těsné blízkosti alespoň většího sídla než je město Kelč se 2,5 tis. obyvateli, dále zde není vybudována technická infrastruktura, silniční dostupnost je zabezpečována pouze silnicemi III. třídy, není zde přímé napojení na železnici ani zde nejsou vlastnický vymezeny pozemky pro PZ, i když s případnou průmyslovou výrobou územní plán města Kelč počítá. (ÚP Kelč, 2012)

Při posuzování výstavby PZ Zubří či potencionální tvorbě lokality Za Lázenkou je třeba brát v úvahu konkurenční PZ Lešná ve Valašském Meziříčí, která je vzdálena od obou sídel do cca 15 km, přičemž vzhledem k její zaplněnosti ji nelze hodnotit jako úspěšnou.

3.3 Okres Uherské Hradiště

3.3.1 Staré město - Špilov

PZ Špilov vznikla v roce 2002 v severní části Starého Města u Uherského Hradiště a navázala na blízký průmyslový areál. Investice do výkupu pozemků, technické a opravní infrastruktury byly dle investičního odboru města financovány z prostředků města a z části státními dotacemi.

PZ se rozprostírá na ploše 17,5 ha, přičemž pozemky leží v rovinatém terénu a část je stále ve vlastnictví Starého Města, které však již velkou část odprodalo. Pozemky nejsou zatíženy správním rozhodnutím. PZ je součástí územního plánu se zaměřením na průmyslovou výrobu a skladování. (ÚP Staré Město, 2011) Převážná část plochy vymezené PZ je stále nezastavěná.

Dopravní dostupnost je zajištěna polohou PZ, která leží mezi silnicemi I/55 a II/428. Na silnici I/55 je přímo napojena dvěma vybudovanými příjezdovými cestami, jelikož leží v její těsné blízkosti. Pro přístup z byl vybudován kruhový objezd. V těsné blízkosti zóny je projektována rychlostní silnice R55, která by měla zlepšit zejména rychlost přepravy, jelikož současná I/55 trpí přetížeností. (EIA, 2014b) V současnosti je nejbližší nájezd na R55 v Otrokovicích vzdálený 15 km. Zóna taktéž leží v těsné blízkosti železničního koridoru Přerov - Břeclav č. 330 a nejbližší stanice Staré Město se nachází ve vzdálenosti do 1 km. Železniční vlečka však do tohoto prostoru není zavedena a její umístění by bylo vzhledem k přetnutí skrz I/55 značně problematické. V 8 km vzdálených Kunovicích je situováno neveřejné mezinárodní letiště. Přímo do zóny není zavedena zastávka MHD, která je situována z druhé strany k původnímu průmyslovému areálu, avšak s jejím případným zavedením je počítáno.

Technická infrastruktura v podobě plynovodu a vodovodu je zavedena s dostatečnou kapacitou. Na přístupu k elektrické energii se pracuje v podobě výstavby trafostanice. Problematickou částí je odvod a čištění odpadních vod, který není napojen na kanalizační síť Uherského Hradiště a současná kanalizační síť ústí ve slepé rameni řeky Moravy. Plánována je výstavba čističky ČOV, kde bude voda z PZ přečerpávána. (EIA, 2014b)

Obsazenost PZ z pohledu na odprodané pozemky lze hodnotit jako plně vytiženou, avšak většina plochy je dle investičního oboru města stále nezastavěná. Na ploše PZ

jsou lokalizovány 2 firmy, které odkoupily téměř veškeré pozemky. Avšak největší část cca 12 ha vlastní společnost AVX, která má svůj výrobní areál v nedalekém Uherském Hradišti a v PZ Špilov plánovala rozšíření výroby, ke kterému však doposud nedošlo. PZ tak zůstala z více než 2/3 nevyužita.

PZ má výhodnou polohu zejména vzhledem k aglomeraci Uherské Hradiště - Staré Město - Kunovice, jelikož se nachází pouze 1,5 km od centra města a tvoří severní hranici města. Díky blízkosti silnice I/55 jsou dostupné taktéž 15 km vzdálené Otrokovice či 20 km krajské město Zlín.

3.3.2 Uherské Hradiště - Jaktáře

PZ Jaktáře byla budována mezi městskými částmi Jarošov a Mařatice v Uherském Hradišti ohraničená ze západní strany řekou Moravou a silnicí II/497 a bytovou zástavbou z východní strany. PZ navázala na původní průmyslový areál, v jehož blízkosti začal od roku 1998 výkup pozemků a stavba infrastruktury, která byla financována z městských prostředků s pomocí úvěru od EU a byla dokončena v roce 2001. (ÚP Uherské Hradiště, V roce 2009 byla zóna vyhodnocena jako druhá nejlepší podnikatelská nemovitost – Zóna roku v hodnocení agentury CzechInvest. (MÚ Uherské Hradiště, 2010)

PZ se nachází na ploše 18 ha, po odkupu pozemků městem pro vybudování infrastruktury byly nabídnuty k odprodeji s cílem přilákat jednoho většího investora. Po změně tohoto návrhu byly následně všechny parcely odprodány více subjektům a v současnosti jsou veškeré pozemky v soukromém vlastnictví právnických osob. Pozemky leží v rovinném terénu a jsou zahrnuty v územním plánu pro lehkou průmyslovou výrobu. (ÚH, 2013)

Zóna je dostupná pomocí silnice II/497, která dále směrem k centru města navazuje na silnice I/55 a I/50. V rámci výstavby zóny bylo vybudováno dopravní napojení s páteřními komunikacemi a nová křižovatka. Plánovaná R55 a její nájezd je projektován v 5 km vzdáleném Starém městě. (EIA, 2010) Zóna není napojena na železnici, jejíž nejbližší stanice se nachází ve 2,5 km vzdáleném nádraží Uherské Hradiště, které leží na regionální trati č. 340 a 341.. Neveřejné mezinárodní letiště v Kunovicích leží cca 6 km od PZ. Dopravu do zónu zajišťují autobusové zastávky MHD.

Veškeré inženýrské sítě byly plánovány a vybudovány v dostatečné kapacitě při plném zatížení zóny. V areálu se nachází nová trafostanice, je přiveden vodovod, horkovod, plynovod a kanalizační stoka napojená na ČOV. (ÚH, 2013; EIA, 2010)

Jak již bylo uvedeno, veškeré pozemky v zóně jsou již odprodány a PZ je tak obsazena pro vstup dalšího investora. Celá plocha však není plně zastavěna, zbývající volné plochy jsou převážně ve vlastnictví již v zóně lokalizovaných firem, které jej drží pro své případné další záměry.

Stejně jako PZ Špilov má PZ výhodnou polohu vzhledem k aglomeraci Uherské Hradiště - Staré Město - Kunovice, jelikož se nachází pouze 2 km od centra města Uherské Hradiště a nachází se v oblasti souvislé zástavby. Nevýhodou může být nutný průjezd městem k napojení na silnici I/55, která vede 20 km vzdálených Otrokovic a do 25 km krajského města Zlín či pomoci I/50 do 20 km vzdáleného Uherského Brodu (17 tis. obyvatel)

3.3.3 PZ Nivnice

V severní části katastrálního území obce Nivnice nedaleko Uherského Brodu se nachází 2 průmyslové zóny. První PZ Kráčina byla vybudována v roce 2004, přičemž po jejím zaplnění se obec v roce 2008 rozhodla vybudovat další zónu Kluka s cílem vytvořit podmínky pro umístění nových podnikatelských subjektů a vytvořit tak nejvýznamnější průmyslovou plochu na Uherskobrodsku. (ÚP odůvodnění Nivnice, 2008) Zóna Kluka měla zároveň vyplnit prostor mezi stávající PZ Kráčina a areálem firmy Linea.

Zóna Kráčiny disponuje plochou 7,3 ha a zóna Kluka 10,5 ha, což celkově tvoří plochu 17 ha a zóny tak jsou zahrnuty do hodnocení práce. Před vybudováním PZ a následným odprodejem pozemků patřily plochy převážně do vlastnictví obce. PZ se nachází v rovinném terénu, který byl původně vysoce kvalitní, avšak neobhospodařovanou zemědělskou půdou. PZ se zaměřují na lehkou průmyslovou výrobu, dopravní zařízení a služby.

PZ jsou přístupné ze jediným výjezdem. Páteřní komunikace odbočuje přímo ze státní silnice č. II/490 Nivnice - Uherský Brod. Průmyslová zóna je napojena na stávající silnici č. II/490 dvoupruhovou obousměrnou místní komunikací. (EIA, 2012b) V zónách je vybudována areálová komunikace a zpevněné plochy. Vzhledem k poměrně periferní poloze mají PZ poměrně vzdálený přístup k dálniční síti, nejbližší napojení na R55 je vzdáleno 40 km v Otrokovicích. Do blízkosti PZ nevede žádná železniční trať, nejbližší

železniční stanice se nachází 6 km na regionální trati v Uherském Brodě, avšak v případě potřeby je možné zavést železniční vlečku z 1,5 km vzdáleného areálu Slováckých strojíren. Nejbližší možná letecká doprava se nachází ve 20 km na neveřejném mezinárodním letišti v Kunovicích. V blízkosti zóny je vybudována autobusová zastávka.

V obou areálech jsou provedeny kanalizační rozvody, rozvody vody, plynu, stlačeného vzduchu a elektrické energie. Inženýrské sítě jsou tak pro investory plně vybudovány. (EIA, 2007a; EIA 2012)

Z hlediska obsazenosti je již delší dobu PZ Kráčiny kapacitně naplněna, poptávku po další ploše tak vyřešilo vybudování PZ Kluka. Do této zóny se již lokalizovaly další firmy a zóna je již zaplněna, zbývající nezastavěnou plochu o rozloze 1 ha vlastní podnik z vedlejšího areálu.

Poměrně periferní polohu obce Nivnice potvrzuje i vzdálenost od sídel. PZ jsou nejbližší (4 km) Uherskému Brodu se 17 tis. obyvateli. Další města nad 10 tis. obyvatel jsou dostupné 20 km v případě Uherské Hradiště - Staré město - Kunovice, 40 km do Otrokovic či 30 km do Zlína při využití silnice II. třídy

3.3.4 Ostatní průmyslové zóny v okrese Uherské Hradiště

V okrese se nachází další PZ, které však nesplňují kritérium práce tak, aby byly zahrnuty do hodnocení. Jedná se např.: PZ Hlaviny ve Starém Městě u Uherského Hradiště, která je na ploše brownfieldu či PZ Slovácké strojírny, která vznikla vyhlášením PZ již stavajícího areálu. Stručnou charakteristiku však lze vztáhnout na PZ Kunovice a PZ Králov v Uherském Brodě.

Město Kunovice vymezilo 8 ploch vhodných pro průmyslovou výrobu a záměr vybudování PZ o celkové výměře desítek ha, jako např. 60 ha lokalitu Dlouhé. Lokality se nachází převážně v severní a západní části města. Z hlediska zkoumaných faktorů, jako je dopravní dostupnost, terén či poloha k sídlům jsou lokality srovnatelné s charakterizovanými PZ Jaktáře a PZ Špilov. Až na jednu výjimku areálu bývalých mrazíren Kunovice (v ÚP označené jako PZ KU28 a PZKU33), kde je vybudován sjezd z místní komunikace napojující areál na silnici I/55 či I/55 a existuje možnost napojení na stávající technickou strukturu, nejsou pozemky pro investory připraveny. (ÚP Kunovice, 2011) Všechny plochy jsou ve vlastnictví fyzických osob, není vytvořeno dopravní napojení a ani technická infrastruktura, přičemž její dostupnost je v řadě lokalit omezená či úplně

nedostupná. (MÚ Kunovice, 2015) To vše tvoří základní překážky k potencionálním investicím, a proto tyto plochy zůstávají dosud nezastavěny.

Na základě vysoké poptávky ze strany místních podnikatelů bylo v roce 2013 zastupitelstvem města Uherský Brod rozhodnuto o vybudování PZ Králov. Podle místostarosty město trpí právě nedostatkem ploch pro rozvoj podnikání, jelikož současné plochy vyčleněné v ÚP nelze využít kvůli nejasným vlastnickým vztahům. S tímto souhlasí i místní podnikatelé, kterým nedostatek průmyslových ploch brání v expanzi. Tyto tvrzení názorně potvrzuje i fakt přesunu některých firem z Uherského Brodu do nedaleké PZ Nivnice. Zóna by měla sloužit zejména pro místní malé a střední podnikatele. PZ vznikla odkupem plochy 10 ha od jediné firmy, což značně usnadnilo a zrychlilo výkup pozemků. (MÚ Uherský Brod, 2013) Ostatní charakteristika PZ se prakticky shoduje s cca 6 km vzdálenou PZ Nivnice. Zóna se nachází vedle silnice I/50 a její napojení je navrhováno tak, aby její dopravní obsluha projížděla mimo obytnou zástavbu. Dokončení inženýrských sítí je plánováno v roce 2016. Vzhledem k dosavadní poptávce se očekává brzké obsazení PZ.

3.4 Okres Kroměříž

3.4.1 PZ Hulín

Nové rozvojové plochy pro průmyslové zóny v okrese Kroměříž byly vymezeny v územní prognóze Zlínského kraje v roce 2001 v oblasti města Hulín, které v roce 2005 i v návaznosti na územní stabilizaci nadřazené dopravní infrastruktury reagovalo výrazným rozšířením průmyslových ploch ve svém územním plánu. Od tohoto rozšíření si město slibovalo dle tehdejšího tisku (Město Hulín, 2005) řadu přínosů s cílem vytvořit průmyslové město. Zařazení potencionálních průmyslových ploch plynulo z příhodných podmínek, kterými město disponuje v oblasti dopravní i technické infrastruktury. V severní části byla navržena dle ÚP Hulín (2005) strategická rozvojová plocha PZ Zápotočí (164 ha), v návaznosti na stávající podnik Pilana v blízkosti sjezdu ze silnice R55 dále plochy PZ Za drahou (188 ha) a PZ Hulín - východ (25 ha), jižně od areálu firmy TOSHulín pak plocha PZ Hulín - jih (25 ha) a na severozápadním okraji města PZ Odskáštičí (90 ha). Právě zóny Zápotočí a Za drahou byly navrhnuty Krajskou radou agentury CzechInvest v roce 2003 na zařazení do celonárodního programu podpory strategických zón, avšak v konečném rozhodnutí v roce 2005 byla upřednostněna plocha Ho-

lešov. (Zlínský kraj, 2003) Jedinou realizovanou plochou pro PZ se stala PZ Hulín - jih, jejíž výstavba byla financována městem Hulín a částečně plocha Zápotočí.

PZ Hulín - jih se rozprostírá na ploše 25 ha v rovinatém terénu na původně zemědělské půdě. Pozemky jsou jak ve vlastnictví města, tak i soukromých subjektů, kterým byly pozemky odprodány. PZ se zaměřuje na průmyslovou výrobu a skladování. (ÚP Hulín, 2005) V současné době je z větší části nezastavěna.

Poloha města Hulín předurčuje výbornou dopravní dostupnost. V současnosti je v severní a východní části města vybudována mimoúrovňová křižovatka dálnice D1 a rychlostní silnice R55 včetně napojení silnice I/55 na D1. V těchto místech je taktéž plánované napojení budoucí rychlostní silnice R49, se kterou již křižovatka počítala a stala se tak největší mimoúrovňovou v České republice. Město však není jen silniční, ale i železniční křižovatkou, jelikož se zde setkává trať č. 330 koridoru Přerov - Břeclav a trať č. 303 Kojetín - Valašské Meziříčí. Zóna leží přímo u silnice I/55 jižně od města ve vzdálenosti 3 km k přivaděčům na zmíněné dálnice. Plocha je taktéž přímo ohraničena železniční tratí, přičemž zavedení vlečky je možné díky blízkému areálu TOS, který jí disponuje. (MÚ Hulín, 2009) Nejbližší vnitrostátní letiště je vzdáleno 10 km v Kroměříži a neveřejné mezinárodní letiště v 35 km vzdálených Kunovicích. U zóny je vybudována autobusová zastávka, která však není využívána.

Technická infrastruktura není vybudována pro celou plochu PZ, jelikož nedošlo k jejímu podmíněnému obsazení investory. Obsazená část je napojena na přívod elektřiny, vodovodu, plynovodu i kanalizaci. Ve zbývajících částech je vybudován přívod elektřiny a plynovod, vodovod a odvod odpadních vod je přiveden na hranici neobsazené plochy.

PZ je z velké části neobsazena. Z 25 ha je obsazeno pouze 7 ha, z čehož 6 ha tvoří fotovoltaická elektrárna. Na zbývajícím 1 ha je lokalizována jediná firma, která v budoucnu plánuje rozšířit výrobní haly a vybudovat výrobní halu sesterské společnosti. Jiné investory se doposud do zóny nepodařilo přilákat.

Umístění PZ předurčuje taktéž výhodnou polohu k sídlům. Od bývalého okresního města Kroměříž se nachází 7 km, od Otrokovic a Holešova 10 km či 20 km od Zlína.

Jak bylo zmíněno, strategická PZ Holešov zvítězila v roce 2004 v záměru vybudovat velkou průmyslovou zónu ve Zlínském kraji. Je však vhodné zmínit stručnou charakteristiku uvažovaných ploch, a to zejména plochy Zápotočí, která měla řadu předpokladů

stát se strategickou PZ. Tato zóna se nachází v severní části katastrálního území města Hulín v blízkosti a obce Břest na ploše 164 ha v rovinatém terénu. Pozemky jsou ve smíšeném vlastnictví. Dle podmínek využití jsou plochy určené pro produkční funkci, s převládajícím charakterem hromadné, tovární a velkosériové výroby, které svým objemem a charakterem obtěžují nebo částečně obtěžují okolí a jsou určené zejména pro průmyslovou výrobu a zemědělskou, sklady, skladové hospodářství a navazující výrobní zázemí a technická zařízení. (EIA, 2009) Výhodou plochy z hlediska lokalizace je příznivá dopravní dostupnost, jelikož se nachází v těsné blízkosti D1, od které se lze po 2 km napojit na zmíněné mimoúrovňové křižovatce na R55 a plánovanou R49. V rámci stavby D1 bylo s touto plochou počítáno a ze zrekonstruované silnice III/4903 je navrženo ve dvou mimoúrovňových křižovatkách, ve směru na Brno s využitím I/55 a již realizovaným nájezdem, ve směru na Přerov by se jednalo o využití vybudovaného sjezdu využívaného správou údržby silnic a dálnic. (EIA, 2009) Z východní strany je zóny ohraničena železniční tratí č. 330 Přerov - Břeclav. V zóně je vybudovaná trafostanice, středem lokality prochází plynovod a na jihu vodovod, což by značně usnadnilo vybudování přípojky k plynu a vodě. Nutností je vybudování vlastní ČOV. Poloha zóny vzhledem k sídlům je s drobnými km odchylkami totožná jako PZ Hulín - jih. Lokalita Zápotočí byla ve studii Porovnání vybraných ploch určených pro strategické průmyslové zóny v rámci Zlínského kraje na základě provedeného multikriteriálního posouzení vyhodnocena jako nejvhodnější v rámci celého Zlínského kraje v kategorii uvažovaných rozvojových lokalit strategického významu s výměrou přesahující 100 ha. (Dujka, 2004) Nevýhodou zóny je zábor vysoce kvalitní zemědělské půdy a taktéž blízkost zdroje pitné vody. Vzhledem k volbě PZ Holešov za strategickou PZ nebyla PZ Zápotočí vybudována. V současnosti 33 ha této plochy slouží na výrobu elektřiny formou fotovoltaických panelů.

3.4.2 Strategická PZ Holešov

Strategická PZ Holešov se řadí k největším realizovaným rozvojovým plochám v České republice a jedná se o nejmladší ze 7 strategických PZ v ČR. Zóna vznikla na základě rozhodnutí Krajské rady o potřebě vzniku velké průmyslové zóny ve Zlínském kraji v roce 2003. Z několika vyčleněných ploch ve Zlínském kraji byla právě plocha letiště Holešov vyhodnocena jako nejvhodnější, i přesto, že některé studie preferovaly zónu Zápotočí. (Dujka, 2004) PZ začala vznikat od roku 2005 a dokončena byla v roce 2009.

Náklady na výkup pozemků, přípravu území, přívod vody, plynu a elektřiny, výstavbu kanalizace, silniční a železniční infrastruktury se vyšplhaly na 1,3 miliardy Kč, přičemž vzhledem k tomu, že zóna byla zahrnuta do programu podpory strategických zón, byla financována formou státní dotace a prostředků Zlínského kraje, který do zóny vložil přes 400 mil. Kč. (Industry Servis ZK, 2011)

PZ se nachází jihozápadně od města Holešov na ploše 360 ha (CzechInvest, 2015b) v rovinatém terénu na území vnitrostátního letiště, které vybudováním PZ zaniklo. Veškeré pozemky jsou ve vlastnictví kraje. Zóna je zaměřena na zpracovatelský průmysl, strategické služby a technologické centrum a je z více než 90% nezastavěna.

Z hlediska dostupnosti silniční dopravy je PZ napojenu na silnici II/438 ze západní části a z východní strany na silnici II/490 okružní křižovatkou, na kterou je navržen přivaděč z plánované R49, která navazuje na D1 a R55 v 7 km vzdáleném Hulíně. (Zóna Holešov, 2008) Až vybudování této rychlostní silnice umožní kvalitní napojení na dálniční síť, protože v současnosti je nutné použít silnici II. třídy k přivaděči v Hulíně. Výstavba R49 je však v současnosti pozastavena, což vzhledem k významu zóny lze hodnotit jako negativní faktor. Pro provoz uvnitř zóny je vybudována páteřní komunikace. V PZ leží v blízkosti železniční tratě č. 303 Kojetín - Valašské Meziříčí, přes kterou se lze v Hulíně napojit na koridor Přerov - Břeclav. Zóna poskytuje přímé napojení na trať č. 303 železniční vlečkou do stanice Holešov. Nejbližší letiště je vzdáleno v 47 km vzdálených Kunovicích (neveřejné mezinárodní) a v 77 km vzdáleném Brně (veřejné mezinárodní). Pro obsluhu zaměstnanců PZ je k dispozici autobusový terminál, který je však vzhledem k obsazenosti zóny nevyužíván. (EIA, 2007b)

V zóně je vybudována veškerá technická infrastruktura, od níž jsou přivedeny přípojky ke každému rozparcelovanému pozemku. Zvláštní pozornost byla věnována odvodu odpadních vod, které vedou do jedné z nejmodernějších ČOV v ČR. Při výstavbě PZ však musela být síť inženýrských sítí prodloužena a plně nově vybudována, což způsobilo její zvýšené náklady. (EIA, 2007b, c)

Obsazení zóny doposud neodpovídá předpokládanému očekávání. Dle Analytické studie dopadů PZ (2007) a jejího využití v širších souvislostech mělo dojít k plnému využití PZ v roce 2015 s vytvořením 12 tis. pracovních míst. PZ disponuje vlastním týmem pro správu PZ firmou Industry Servis ZK, jejíž předmětem činnosti je mimo jiné vyhledávání investorů. I přesto, že Deklaraci o porozumění podepsala od roku 2009 již řada

firem, realizace investičních záměrů nebyla naplněna. Jedním z důvodů jsou ekologické podmínky, které musí lokalizované firmy plnit, a taktéž odpor místních aktivistických skupin. Neodmyslitelným faktorem je totiž skutečnost, že PZ leží přímo nad zásobárnou vysoce kvalitní pitné vody, což ztěžuje téměř jakékoli investiční záměry a získání povolení. Jedním z příkladů může být bouřlivá diskuse nad záměrem firmy Mitas, zabývající se výrobou pneumatik, která ačkoli přes svůj záměr zaměstnat 600 lidí a dodržení všech zákonných podmínek na vybudování tohoto typu závodu od své investice odstoupila a lokalizovala svůj závod v Otrokovicích. Podobně diskutovaným tématem v současnosti je záměr developerské firmy Panattoni, která má v zájmu vybudovat výrobní a skladovací haly na ploše 16 ha. (EIA, 2015) Problémem je však blíže neurčený předmět výroby, který chce firma provozovat. Jednou z příčin neobsazenosti zóny je dle Industry Servis zejména dlouhý administrativní proces, jelikož ve skutečnosti není pro investory možné získat stavební povolení dříve než za dva roky kvůli prodlužování procesu aktivistickými skupinami, což investora odradí. PZ Letiště Holešov je tak 6 let po svém vzniku téměř prázdná, jak ukazuje obrázek 2 níže. V PZ tak působí pouze jedna firma, zabývající se výrobou kartonů (která však svůj závod pouze přesunula z Otrokovic), a technologický park Progress, v jehož prostorech několik firem rozvíjí inovační projekty.

Obrázek 2: Obsazenost PZ Holešov



Zdroj: CzechInvest (2015)

PZ je umístěna u města Holešov s téměř 13 tis. obyvateli, bývalé okresní město Kroměříž je vzdáleno 15 km, krajské město Zlín 17 km po silnici II/490 a 30 km s využitím rychlostní silnice, oblast Otrokovic 20 km a Přerov 25 km. Vzhledem ke strategickému

významu a oblasti, kterou měla zóna obsluhovat je vhodné taktéž uvést vzdálenost k dalším velkým sídlům, jako je Olomouc 50 km, Brno 80 km, Ostrava 90 km.

3.5 Hodnocení PZ a jejich lokalizačních faktorů

V předchozí kapitolách bylo charakterizováno celkem 17 PZ rozléhající se na ploše 1005 ha. Z těchto 17 PZ se však 7 PZ nachází ve fázi návrhu (PZ Zubří, PZ Kelč, PZ Kunovice), nebyly kompletně dobudovány (PZ Králov, PZ Spytihněv) nebo od nich bylo z důvodu nezájmu odstoupeno (PZ Tlumačov, PZ Zápotočí), přesto se jedná o potenciální investiční území a jsou tak zařazeny do hodnocení. Tato kapitola se bude zabývat hodnocením PZ a ověřením lokalizačních faktorů PZ dle výsledků regionální analýzy z předchozí kapitoly, které ilustruje tabulka 2.

Tabulka 2: Srovnání PZ ve Zlínském kraji

PZ	Plocha	Vlastnictví	Obsazenost	Silnice I. Třídy	Dálnice	Inženýrské sítě	Okres. město	Zlín
Okres Zlín								
Zlín - Východ	23,5	vymezené	100%	přímo	15 km	plně	0 km	0 km
Napajedla	50	vymezené	100%	přímo	2 km	plně	10 km	10 km
Lukov	7,5	vymezené	100%	ne	20 km	plně	10 km	10 km
Tlumačov	29	smíšené	0%	přímo	7 km	částečně	15 km	15 km
Spytihněv	83,7	smíšené	5%	přímo	10 km	ne	15 km	15 km
Okres Vsetín								
Vsetín - Bobrky	44,9	smíšené	91%	přímo	45 km	plně	0 km	35 km
Lešná	53,9	vymezené	17%	přímo	20 km	částečně	25 km	50 km
Zubří	21,2	smíšené	0%	přímo	30 km	ne	30 km	60 km
Kelč	19	smíšené	0%	ne	15 km	ne	30 km	40 km
Okres UH								
Špilov	17,5	vymezené	31%	přímo	15 km	částečně	5 km	20 km
Jaktáře	18	vymezené	100%	v dosahu	20 km	plně	0 km	25 km
Nivnice	17,8	vymezené	100%	ne	40 km	plně	20 km	30 km
Kunovice	60	smíšené	0%	přímo	25 km	ne	5 km	25 km
Králov	10	vymezené	v realizaci	přímo	40 km	ve výstavbě	20 km	30 km
Okres Kroměříž								
Hulín - Jih	25	smíšené	28%	přímo	2 km	částečně	5 km	20 km
Letiště Holešov	360	vymezené	2%	ne	7 km	plně	15 km	15 km
Zápotočí	164	smíšené	20%	přímo	přímé	omezená	5 km	20 km

Zdroj: vlastní zpracování dle regionální analýzy

3.5.1 Velikost PZ a dostupnost pozemků

PZ ve Zlínském kraji jsou poměrně rovnoměrně roztroušeny na území kraje. Okres Zlín těží z tradice průmyslové výroby a jeho průmyslového prostoru Zlín - Otrokovice - Napajedla, kde se jedná o nejsilnější oblast v rámci kraje. Tato oblast se mimo jiné vyznačuje řadou brownfieldových ploch, což může způsobovat i menší prostor pro tvorbu PZ, které jsou mimo pouze částečně vybudovanou PZ Spytihněv spíše menšího rozsahu. Zároveň se vyznačuje koncentrací různě zaměřených podniků, což se taktéž ukazuje na plném vytížení vzniklých PZ lokalizovaných v blízkosti krajského města. Avšak již PZ v mírně odlehlých částech (15 km) v případě PZ Tlumačov či PZ Spytihněv vykazují výrazné rozdíly v zájmu firem o lokalizaci. Okres Vsetín disponuje dvěma velkými vytvořenými PZ a dvěma menšími PZ, které však nejsou dobudovány, avšak žádná z PZ není plně zaplněna s řadou volných pozemků. Uhersko - hradištský okres má na svém území převážně menší PZ do 20 ha lokalizované nejvíce v prostoru Staré Město - Uherské Hradiště - Kunovice. Vzhledem k jejich vytíženosti však mimo PZ Kunovice nenabízí v PZ žádné volné pozemky, protože i u pouze z třetiny využitě PZ Špilov je zbytek pozemků odprodán. Největšími plochami PZ operuje okres Kroměříž, na kterém se nachází jedna z největších PZ v ČR a dále vymezené plochy okolo města Hulín. Zároveň tento okres vzhledem k velikosti a obsazenosti PZ poskytuje největší disponibilní plochy pro případné investice.

3.5.2 Vlivy na obsazenost PZ

Nejlépe obsazené PZ se nachází v okrese Uherské Hradiště a Zlín, naopak nejhorší situace je evidována v okrese Kroměříž, kde i přes připravené PZ jsou tyto plochy prázdné. Důvodů lze hledat několik včetně spojitostí vycházejících z uvedených charakteristik. Při pohledu na jednotlivé údaje v tabulce 2, lze vypožorovat několik závěrů ve vazbě těchto faktorů na obsazenost.

3.5.2.1 Vlastnictví pozemků

Pokud bychom se zaměřili na nejúspěšnější zóny a závislost na vlastnictví pozemků, 5 ze 6 plně obsazených zón (započítána i PZ Vsetín) mělo před odprodejem pozemků plně vymezené vlastnictví bez nároků na tyto pozemky od dalších stran či jiných omezení. Takovéto vlastnictví předurčuje jak jednodušší nabídku pozemků v PZ k prodeji, tak i poskytuje průhlednost pro budoucí investice nezpůsobující případné spory a prodlouže-

ní zahájení stavby. Ze všech 17 charakterizovaných PZ má 9 PZ jasně vymezené vlastnické vztahy, z toho zmíněných 5 je plně obsazeno, zóna Králov je ve výstavbě a vzhledem k velkému zájmu se očekává brzké obsazení. Zóna Špilov není zastavěna, avšak veškeré pozemky jsou odprodány a jejich převážnou část drží pro rozšíření výroby jediný investor nacházející se v sousední PZ. Strategická PZ Holešov má sice pozemky v jasně vymezeném vlastnictví kraje, avšak potýká se s problematickými stavebními povoleními na těchto pozemcích kvůli vysoké ochraně pitného zdroje nacházejícím se pod touto zónou. Pouze PZ Lešná i přes jasné vztahy ve vlastnictví pozemků nezátížených omezujícími podmínkami je obsazena pouze ze 17 % a ani faktor vymezeného vlastnictví zde nepomáhá zónu naplnit. Naopak mimo PZ Vsetín - Bobrky všechny zóny se smíšeným vlastnictvím vykazují malou či žádnou obsazenost. Lze tak konstatovat, že existuje vzájemná vazba mezi vymezením vlastnictví a následnou obsazeností zóny. Nevymezené vlastnictví tak působí negativně na atraktivnost zóny, protože při smíšením vlastnictví stoupají investorovi transakční náklady na vyjednávání odkupu pozemků s více vlastníky, což následně prodlužuje a zvyšuje náklady na investici.

3.5.2.2 Dopravní dostupnost

Poloha Zlínského kraje na východě ČR je často označována jako periferní, což je taktéž považováno za jeden z klíčových důvodů nízkého přílivu investic do kraje a zhoršeného přilákání investorů. Proto v charakteristice zón byla dopravní infrastruktura věnována zvláštní pozornost. Pouze 4 sledované PZ se nenachází v blízkosti silnic I. třídy, které jsou dle zákona o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb. určeny pro dálkovou přepravu. Dopravní dostupnost tedy lze, alespoň co se týče napojení PZ na silnice I. třídy, hodnotit jako dostatečnou. Nicméně vzhledem k vzrůstajícím nárokům na rychlost přepravy nemohou poskytovat silnice I. třídy rychlost stejný komfort jako dálnice. Z hlediska napojení PZ na dálnice nelze PZ dobře hodnotit. Do kraje byla v roce 2011 prodloužena dálnice D1 k Hulínu a vystavěna část R55. Dokončení R55, realizace R49, R35 a dobudování chybějícího úseku D1 je však v nedohlednu. Nejhorší jsou dálniční či rychlostní silnice napojeny PZ v okrese Uherské Hradiště a Vsetín, kde se dojezdová vzdálenost k dálnici pohybuje od 20 až 45 km. Lépe jsou na tom PZ v okrese Zlín díky vyústění R55 v Otrokovicích. Naopak vynikající napojení na dálniční síť disponuje okres Kroměříž a zejména PZ v Hulíně, kde se kříží dosavadní D1 a R55. Nicméně z regionální analýzy nelze určit závislost mezi obsazeností PZ a napojením na dopravní

infrastrukturu. Lze dokonce tvrdit, že v některých případech je závislost mezi obsazeností zóny a faktorem dopravní dostupnosti nepřímá. PZ Nivnice a PZ Lukov, ačkoli se nenachází u silnice I. třídy a jejich vzdálenost od nejbližší dálnice je 20 km a 40 km jsou plně obsazeny a nemají problém s využitím ploch. U prázdné strategické PZ Holešov lze hodnotit dopravní dostupnost stejně nevhodně jako PZ Nivnice a Lukov, jelikož se nenachází u silnice I. třídy ani dálnice. Avšak stejně nízkou obsazenost jako PZ Holešov paradoxně vykazují i PZ okolo města Hulín s vynikající dopravní dostupností, jejichž obsazení je z velké části tvořeno fotovoltaickými elektrárnami, které takto kvalitní dopravní přístup přitom nevyžadují. Podobně v okrese Zlín zóny situované k dálničnímu přivaděči v Otrokovicích do 10 km vykazují nízkou obsazenost. Naopak PZ v okrese Uherské Hradiště s větší vzdáleností od dálniční sítě se daří využívat. Vzhledem k tomu, že i hůře napojené PZ vykazují plnou vytíženost, zatímco PZ lokalizované blíže k dálniční síti se nedaří zaplnit, nelze z regionální analýzy vysledovat závislost mezi kvalitou napojení na dopravní infrastrukturu a obsazeností.

3.5.2.3 Technická infrastruktura

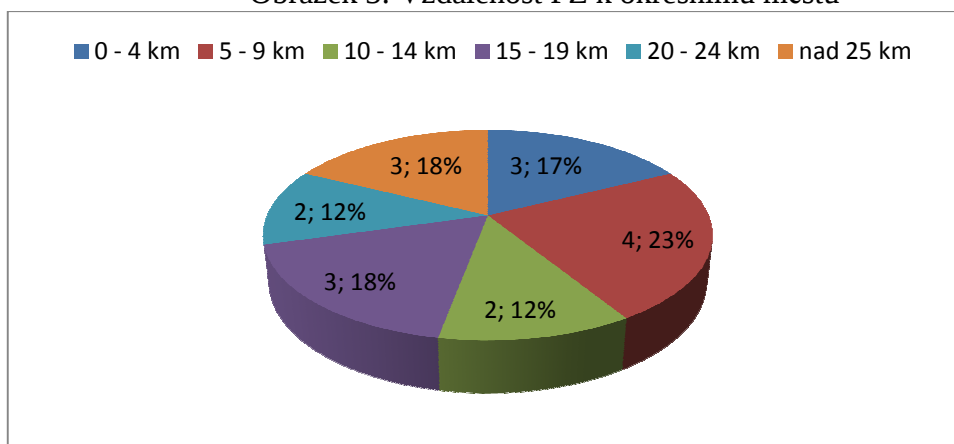
Oproti dopravní infrastruktuře lze v rámci srovnání PZ pozorovat přímou závislost mezi obsazeností a zónami s plně vybudovanými inženýrskými sítěmi. Ze 7 PZ, které disponují připravenou technickou infrastrukturou, je mimo strategickou PZ Holešov plně obsazeno 6 PZ (včetně PZ Vsetín). Zároveň ostatních 10 zón pouze s částečně vybudovanou (nejsou vybudovány veškeré přípojky), nedokončenou či obtížně zasítovanou infrastrukturou dosahuje pouze minimální obsazenosti. Z toho lze vypožorovat, že plně připravená PZ podstatně lépe dokáže přilákat investory než PZ, které jsou vymezeny pouze plochou bez patřičných inženýrských sítí. Z tohoto pohledu však Zlínský kraj momentálně nedisponuje mimo PZ Holešov žádnými volnými plochami s plně vybavenou technickou infrastrukturou. Snahu měst, které budují infrastrukturu pro své PZ tak lze ocenit jako přínosnou výrazně zvyšující atraktivitu PZ, jelikož zóny, kde musí případný lokalizující se podnik budovat infrastrukturu na vlastní náklady následně nedosahují obsazení.

3.5.2.4 Poloha k sídlům

Poloha PZ vzhledem k sídlům souvisí s často zmiňovaným lokalizačním faktorem obytového trhu. Proto v rámci charakteristik PZ byla sledována vzdálenost PZ k nejbližším

spádovým centřům, mimo jiné v tomto hodnocení byla vybrána vzdálenost k okresnímu městu a největšímu centru v kraji město Zlín. Z pohledu na graf 3 lze vyvodit, že PZ jsou lokalizovány v blízkosti okresních měst, kde ve vzdálenosti do 10 km se nachází 7 PZ, do vzdálenosti 20 km pak 12 PZ. Zároveň 5 ze 6 plně obsazených zón právě ve vzdálenosti do 10 km od těchto spádových měst, přičemž zaplněné zóny Zlín - východ, Jaktáře a Vsetín - Bobrky se nachází přímo v těchto spádových centrech, které tak lze považovat za důležitý faktor pro lokalizační rozhodování. Naopak zóny vzdálené v místech vzdálených více než 10 km a více od bývalých okresních měst vykazují mimo zaplněnou PZ Nivnice žádnou nebo velmi nízkou obsazenost, což by se mohlo při rozhodování o investicích do budování navrhovaných PZ stát výrazným poznatkem.

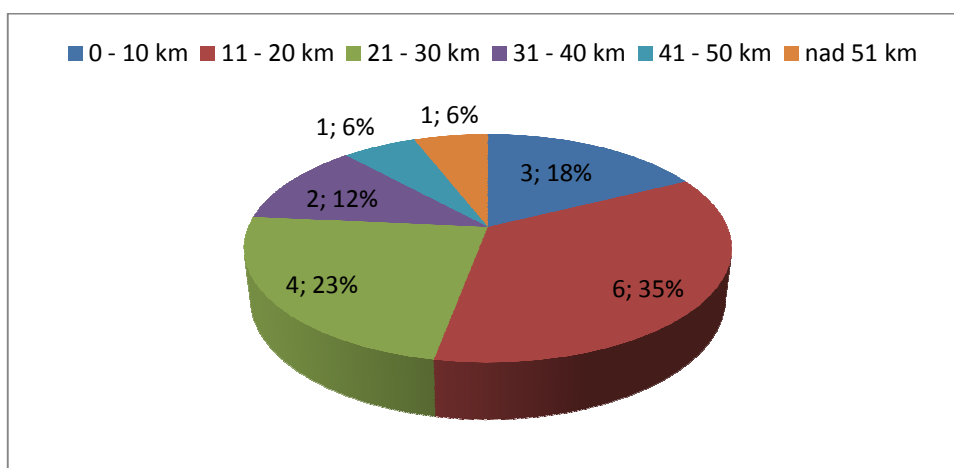
Obrázek 3: Vzdálenost PZ k okresnímu městu



Zdroj: vlastní zpracování dle regionální analýzy

Z pohledu polohy PZ vzhledem ke krajskému městu Zlín na grafu 4 je patrné, že 9 PZ se nachází ve vzdálenosti do 20 km od Zlína, což předurčuje zónám dobrou dostupnost do krajského odbytového centra. Spádovost krajského města se projevuje obsazením nejbližších PZ, kde zóny vzdálené do 10 km jsou plně zaplněny. S rostoucí vzdáleností se již projevují jiné faktory vyplývající z geografického rozložení vztahů v kraji a nelze tak potvrdit zásadní vliv Zlína na obsazenost, jelikož řada zón ve vzdálenosti do 20 km je prázdných, zatímco PZ v okolí Uherského Hradiště či 30 km od Zlína vzdálená PZ Nivnice je plně zaplněna.

Obrázek 4: Vzdálenost PZ ke krajskému městu Zlín



Zdroj: vlastní zpracování dle regionální analýzy

Následující lokalizační faktory pracovní síly a struktury průmyslu vychází z velmi stručné socioekonomické analýzy ZK..

3.5.3 Pracovní síla

Ve Zlínském kraji je dle ČSÚ (2014a) zaměstnáno celkem 276,1 tis. osob, přičemž jejich vzdělanostní strukturu odráží tabulka 3, ze které je patrné, že převažuje zejména střední vzdělání, což odpovídá trendu v ČR. Nejvíce osob je zaměstnáno ve zpracovatelském průmyslu, dále v údržbě motorových vozidel, ve stavebnictví, zdravotnictví či vzdělávání. (ČSÚ, 2014b) V tomto ohledu má Zlínský kraj v rámci ČR nadprůměrné postavení, jelikož podíl zaměstnaných ve zpracovatelském průmyslu tvoří více než 35%, přičemž nejvíce osob je zaměstnáno ve výrobě pryžových a plastových výrobků, dále pak s odstupem ve výrobě a zpracování kovů a strojů.

Tabulka 3: Struktura zaměstnaných dle vzdělání

	počet osob v tis.
Zaměstnaní celkem	276,1
základní a bez vzdělání	9,8
střední bez maturity	119,2
střední s maturitou	98
vysokoškolské	49,1

Zdroj: ČSÚ (2014a)

Z hlediska nezaměstnanosti s hodnotou 7,09 % (ČSÚ, 2015a) je Zlínský kraj v rámci ČR průměrný, což v mezikrajo­vém srovnání odpovídá 8. místu. Strukturu nezaměstnaných odráží tabulka 4, ze které je patrné, že v uchazečích o zaměstnaní převažuje střední

odborné vzdělání s výučním listem či maturitou, což by mělo poskytovat dostatečně kvalifikovanou základnu pro výběr zaměstnanců pro poptávající firmy.

Tabulka 4: Počet nezaměstnaných dle vzdělání

Vzdělání	Počet
bez vzdělání	12
základní vzdělání	4498
nižší střední vzd.	551
střední odborné s výuč. listu	9567
střední bez výuč. listu a maturity	171
úplně střední vzdělání	774
úplně střední odborné s vyuč. a maturitou	1443
úplně střední odborné s maturitou bez vyuč.	4251
vyšší odborné vzdělání	234
vysokoškolské	2368
celkem	23869

Zdroj: MPSV (2015)

Průměrná mzda ve Zlínském kraji se dle ČSÚ (2015b) pohybuje na částce 21 923 Kč, což je vzhledem k průměru v ČR velmi podprůměrná a v rámci srovnání s ostatními kraji po Karlovarském kraji druhá nejnižší mzda. Vývoj průměrné mzdy ukazuje graf, který ilustruje za posledních 5 let velmi pomalu rostoucí výši průměrné mzdy.

Průměrná měsíční mzda 24 871 Kč v průmyslu je sice vyšší než průměrná mzda v kraji, avšak vzhledem k celorepublikovému průměru 27 776 Kč (ČSÚ, 2015c) se jedná opět o podprůměrnou mzdu.

Z tohoto pohledu lze hodnotit lokalizační faktor v podobě minimalizace výrobních nákladů a kvalifikované pracovní síly pro zaměstnavatele pozitivně, jelikož firmy mají možnost výběru kvalifikovaných pracovníků, včetně výběru z nezaměstnaných. Zároveň vzhledem k velmi nízké průměrné mzdě oproti celorepublikovému průměru, ať už jako průměrná mzdy napříč odvětvími, tak i průměrná mzdy v průmyslu, získávají firmy výhodu v podobě nižších nákladů na práci než v ostatních krajích.

Pohled na tabulku 5 nezaměstnanosti v okresech a stav obsazenosti PZ odráží téměř přímý vztah. Nejnižší nezaměstnanost vykazuje okres Uherské Hradiště a Zlín, kde jsou lokalizovány téměř všechny plně zaplněné PZ. Naopak nejvyšší nezaměstnanost v okrese Kroměříž koresponduje s prázdnými PZ, ať už strategickou PZ Holešov či převážně s fotovoltaickými elektrárnami zastavěnými PZ v Hulíně. Na druhou stranu tento vztah může ukazovat na nedostatečně kvalifikovanou pracovní sílu v okresech s vyšší neza-

městnaností, kdy i přes vyšší nezaměstnanost firmy nenalézají vhodnou pracovní sílu. Zároveň však vzhledem k nízké nezaměstnanosti v okresech UH a Zlín vzhledem k jejich zaplněným PZ a vyšší koncentraci lokalizovaných firem může docházet k vyčerpání trhu práce v určitých oborech, který způsobí nedostatek pracovníku s poptávanou kvalifikací.

Tabulka 5: Nezaměstnanost v kraji dle okresů

<i>Zlínský kraj</i>	7,09%
okres Zlín	6,27%
okres Vsetín	8,20%
okres UH	6,13%
okres Kroměříž	8,35%

Zdroj: ČSÚ (2015a)

3.5.4 Struktura průmyslu v ZK

Zlínský kraj je tradičním průmyslovým regionem zejména od dob Baťových závodů. Dle ČSÚ (2014c) tvoří průmysl 44% hrubé přidané hodnoty kraje, což je jedna z nejvyšších hodnot v ČR vůbec. Nejvýznamnějším odvětvím průmyslu je plastikářství a gumárenství, což potvrzují data ČSÚ (2014d), dle kterých je ve Zlínském kraji lokalizováno nejvíce podniků zabývajících se výrobou pryžových a plastových výrobků. Právě plastikářský průmysl zažívá velký rozvoj, jehož význam roste v návaznosti na automobilový či elektrotechnický průmysl, ale i dalšího uplatnění plastových a pryžových výrobků např. v potravinářství či stavebnictví. Důkazem významu plastikářství je existence plastikářského klastru (Plastr 2013), který vznikl v roce 2006 a v současnosti sdružuje 48 členů. Mezi základní aktivity klastru patří vzdělávání a rozvoj lidských zdrojů, výzkum a vývoj, společný nákup produktů a služeb, prezentace a propagace klastru, a také interakce s významnými institucemi v kraji.

Z hlediska lokalizačních faktorů tato struktura průmyslu a vysoká výkonnost plastikářského a gumárenského průmyslu přináší pro Zlínský kraj důležitý lokalizační faktor, kterým jsou aglomerační úspory, vycházející z koncentrace firem podobného zaměření. Existence fungujícího klastru s sebou přináší výhody, kterými firmy v kraji mohou využívat, jako je kvalifikovaná pracovní síla, prosazování zájmů odvětví, sdílené náklady, výhodnější nákupy, dodavatelsko - odběratelské vztahy či využívání sdíleného vývoje.

3.6 Lokalizační faktory dle empirického šetření

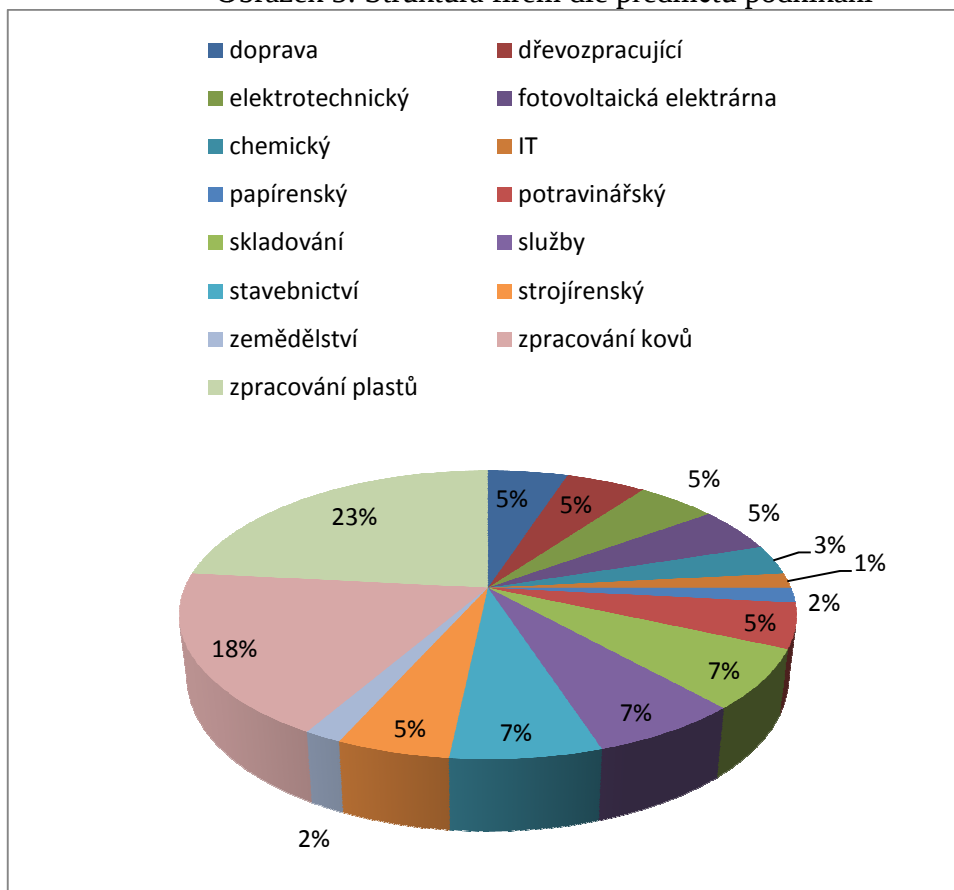
Na základě teoretických východisek bylo stanoveno několik lokalizačních faktorů, které se staly vodítkem pro hodnocení lokalizačních faktorů pomocí regionální analýzy. Zároveň je však nutné tyto lokalizační faktory ověřit empirickým výzkumem, protože regionální analýza přináší u některých faktorů spíše určité předpoklady než jejich potvrzení nebo tyto faktory nelze s její pomocí verifikovat. Z tohoto důvodu byl vytvořen dotazník pro firmy lokalizované ve zmíněných průmyslových zónách, aby mohly být stanovené lokalizační faktory ověřeny a zároveň byly nalezeny faktory, které firmy vedly k lokalizaci do PZ. Do dotazníku tak byly zařazeny jak faktory stanovené pro ověření regionální analýzou, tak i faktory navíc, které lze ověřit empiricky. Pro vyhledání dotazovaných firem bylo stanoveno pouze jedno základní kritérium, tedy umístění firmy, či její pobočky nebo pracoviště do jedné z PZ s cílem nalézt veškeré takto umístěné firmy. Vyhledávání firem proběhlo několika způsoby, a to s pomocí katalogů firem, databáze registru ekonomických subjektů, internetových mapových podkladů, obchodního rejstříku, dotazem zástupců veřejné správy při zjišťování doplňujících informací k PZ při regionální analýze a taktéž osobní návštěvou několika PZ. Tímto způsobem bylo nalezeno celkem 60 ekonomických subjektů, které byly následně osloveny pro získání jejich odpovědí. Otázky v dotazníku byly formulovány jednoduše tak, aby jeho vyplnění trvalo co nejkratší dobu, jelikož i z předchozích zkušeností není ze strany firem přílišná ochota sdělovat své interní informace. Dotazování se zaměřilo na dvě oblasti, tedy na zjištění lokalizačních faktorů a taktéž pro splnění podcíle práce na hodnocení dopadů lokalizace. Po počátečním neúspěchu, kdy se návratnost pohybovala pouze okolo 10%, se podařilo po telefonických a osobních návštěvách získat vyjádření 27 firem, což tvoří 45% všech dotázaných firem. Vzhledem k počtu respondentů a taktéž jejich odpovědí, kdy některé údaje byly zaměstnanci spíše odhadovány, jsou závěry z šetření prezentovány obecněji, protože může docházet ke zkreslení. Nelze tak vyvozovat dogmatické závěry, avšak výsledky šetření by měly přinést určitý náhled na lokalizaci firem a jejich dopadů v PZ ve Zlínském kraji.

Struktura firem lokalizovaných v PZ

Pro zjištění předmětu podnikání všech 60 firem lokalizovaných v PZ byl použit rejstřík ekonomických subjektů a katalog firem. Strukturu firem dle předmětu podnikání zobrazuje graf 5. Jak je z grafu patrné, největší podíl firem se zabývá zpracováním plastů a

zpracováním kovů, což naprosto odpovídá odvětvové struktuře průmyslu z předchozí kapitoly a potvrzuje vysokou významnost těchto oborů ve Zlínském kraji. Lze tak konstatovat, že Zlínský kraj a jeho PZ poskytují atraktivní podmínky pro lokalizaci podniků zabývajících se těmito obory, z čehož pro firmy plynou aglomerační výhody.

Obrázek 5: Struktura firem dle předmětu podnikání



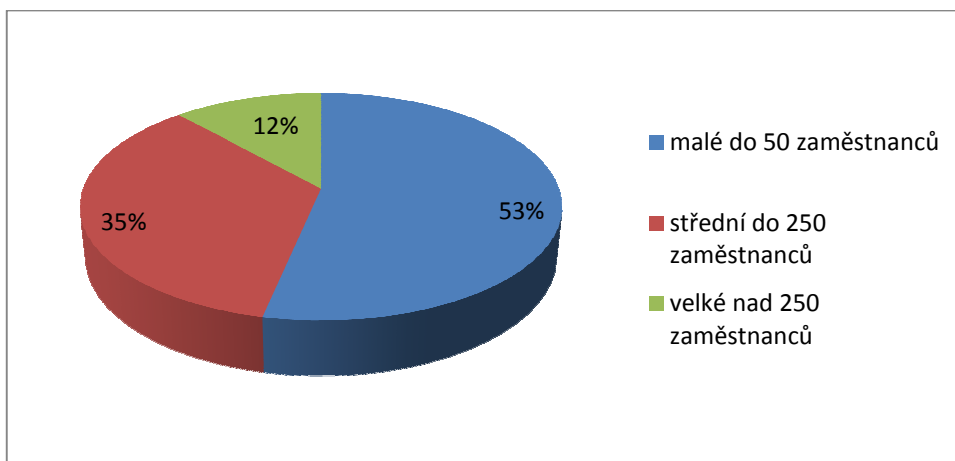
Zdroj: vlastní zpracování

Pro zjištění vlastnické struktury byl využit obchodní rejstřík, z čehož vyplynulo, že v PZ jsou lokalizovány převážně české firmy (z celkových 60), které tvoří 70% všech firem. Zbývajících 30% tvoří firmy se zahraničním vlastníkem, přičemž z toho největší 30% podíl tvoří investoři z Německa, méně pak ze Španělska, Rakouska či Japonska a dále různorodé zastoupení odpovídající jedné firmě z Číny, Kypru, Lucemburska, Švédska, Francie a Velké Británie.

Údaje o počtu zaměstnanců byly mimo konkrétní sdělení od respondujících firem (viz dopady na zaměstnanost) zjištěny podle závěrečných zpráv firem, rejstříku ekonomických subjektů, katalogu firem a webových stran firem, což sice nereflexuje přesnou situaci, avšak poskytuje náhled na velikostní strukturu firem, kterou zobrazuje graf 6. Dle tohoto grafu jsou v PZ lokalizovány v 53% malé firmy do 50 zaměstnanců, výraz-

něji jsou taktéž zastoupeny střední firmy. Alespoň jedna velká firma nad 250 zaměstnanců se lokalizovala v PZ Vsetín - Bobrky, PZ Zlín - východ, PZ Napajedla a PZ Jaktáře. Do grafu je započítána taktéž firma AVX CZ, která je umístěna u areálu PZ Jaktáře má zakoupeny pozemky v PZ Špilov.

Obrázek 6: Velikostní struktura firem v PZ



Zdroj: vlastní zpracování

Z hlediska právní formy převažují v 73% společnosti s ručením omezením, 12% tvoří akciové společnosti a 5% ostatní formy. Pozitivním předpokladem pro města o obce s PZ je skutečnost, že 3/4 firem má v PZ nejen umístěn svůj závod, ale taktéž i sídlo.

Základní otázkou pro zjištění lokalizačních faktorů firem lokalizovaných v PZ bylo přiřazení důležitosti jednotlivým faktorům od 1 (nedůležité), 3 (středně důležité) po 5 (nejdůležitější). Tyto výsledné známky byly následně zprůměrovány dle počtu firem a seřazeny od nejvyšší známky po nejnižší. Výsledky ukazuje tabulka.

Tabulka 6: Hodnocení lokalizačních faktorů

Pořadí	Lokalizační faktor	Průměrná známka
1.	Jiné: Původ firmy	4,2
2.	Odbytový trh	4,15
3.	Dodavatelské vztahy	4,05
4.	Kvalifikovaná pracovní síla	3,9
5.	Dopravní dostupnost	3,8
6.	Cena pracovní síly	3,7
7.	Velikost a cena pozemku	3,5
8.	Kompletní tech. infrastruktura	3,5
9.	Spolupráce s veřejnými institucemi	3,2
10.	Spolupráce se vzdělávacími institucemi	2,5

Zdroj: vlastní zpracování

3.6.1 Faktor původu firmy

Jak je vidno z tabulky, jednotlivé průměrné známky mezi sebou vykazují poměrně nízký rozptyl, jelikož mnoho firem řadilo téměř všechny nabízené lokalizační faktory minimálně za středně důležité, průměrováním navíc došlo ke snížení rozdílů mezi LK. Poměrně překvapivým výsledkem se stal fakt, že nejvýznamnějším lokalizačním faktorem se nestal žádný z nabízených. Nejdůležitějším uváděným faktorem se stal faktor Jiné, do kterého firmy uváděly nejčastěji místo bydliště zakladatele firmy, tradiční umístění firmy v region, původ firmy v regionu či v případě poměrně nově lokalizovaných firem v PZ rozhodnutí o napojení dceřiné firmy a pozitivní minulé zkušenosti. Tento faktor byl do tabulky souhrnně označen jako původ firmy a je podpořen odpovědí na další otázku z dotazníku, která se zabývala zjištěním, zda firma před lokalizací do jedné z PZ již fungovala v rámci Zlínského kraje nebo zda se přestěhovala z jiného kraje v ČR či ze zahraničí. Z výsledků pramení, že téměř 80% dotazovaných firem je původem ze Zlínského kraje. To na první pohled nesouhlasí s vlastnickou strukturou firem, kde zahraniční firmy tvoří v daném vzorku 27 firem 40% dotázaných firem. Vysvětlením je však skutečnost, že tyto firmy jsou v mnoha případech původně české firmy se zahraničním kapitálovým vstupem, jinak řečeno se jedná o investice Mergers & Acquisitions, kdy zahraniční firma odkoupí část či celou českou firmu. Tyto akvizice

lze pozorovat ať už před lokalizací daných firem do PZ, tak i při fungování firmy v PZ. Lokalizační faktor původ firmy ve Zlínském kraji tak ukazuje na nízkou míru investic z vnějších hranic a lze tak konstatovat, že lokalizace firem do PZ se děje zejména zevnitř regionu. PZ tak nepůsobí jako hlavní atraktant pro přilákání investic z ostatních krajů či zahraničí, ale jako investiční plochy pro místní podnikatele.

3.6.2 Faktor dodavatelsko - odběratelských vztahů

Jako druhý a třetí nejdůležitější hodnocený faktor jsou dle firem dodavatelsko - odběratelské vztahy. Jedná se o poslední faktory, které překročily průměrnou známku důležitosti 4 a lze je tak považovat za stěžejní faktory. Jak u odbytového trhu, tak i dodavatelského trhu lze pozorovat mírné odlišnosti. Veškeré z hlediska velikosti velké firmy uvádějí faktor odbytového trhu jako méně důležitý než střední firmy, naopak u dodavatelských vazeb dochází k nižšímu hodnocení ve větším výskytu u středních firem. Velké firmy tak v kraji nalézají dostatečně kvalitní odběratele, což se následně projevilo i v odpovědích při zkoumání dopadů lokalizace firem v PZ. Zároveň vyšší důležitost odbytového trhu vykazují firmy lokalizované spíše firmy v blízkosti města Zlín. Dodavatelské vztahy mimo Zlínský kraj přiznávají střední firmy zejména ze zahraničí či se zahraničním kapitálem. Oba faktory byly následně řešeny i při zkoumání kooperačních vazeb firem v otázkách na využívání hlavních komponentů do výroby od dodavatelů ze ZK či kam proudí produkce firmy. Z hlediska dodavatelských vztahů lze pozorovat závislost mezi firmami v kraji, jelikož velká část firem využívá dodavatele hlavních komponentů při své činnosti. Tuto závislost lze pozorovat zejména u firem podnikajících ve zpracování kovů a plastů. Z hlediska důležitosti odbytového trhu uváděného firmami lze však v odpovědích nalézt určitou nesrovnalost. Ačkoli firmy uvádí vysokou důležitost odbytu ve Zlínském kraji, což při předpokladu vzájemného obchodování mezi firmami v rámci stejného odvětví potvrzuje i důležitost dodavatelských vztahů, až na několik výjimek produkce firem směřuje na export z kraje, čímž je tento faktor oslaben.

3.6.3 Kvalifikovaná pracovní síla a její cena

Za důležitý faktor považují firmy kvalifikovanou pracovní sílu, která je vyžadována téměř u všech firem. Za nejdůležitější faktor je považován u firem ve zpracovatelském průmyslu na pozicích vyžadujících odborné vzdělání, méně pak již u firem, které se zabývají spíše kompletací výrobků či obchodem a skladováním. Z hlediska polohy fi-

rem lze taktéž pozorovat vyšší význam tohoto faktoru u firem lokalizovaných v PZ v blízkosti Zlína a Uherského Hradiště. Významnost faktoru je potvrzena i problémem, se kterým se firmy ve zpracovatelském průmyslu potýkají, a to nedostatkem kvalifikované síly, kterou firmy obtížně nalézají. Z tohoto pohledu tak Zlínský kraj sice poskytuje kvalifikovanou pracovní sílu, avšak vzhledem k poptávce firem ji lze hodnotit jako nedostatečnou. Cenu pracovní síly vzhledem k ohodnocení lze považovat za úměrnou ke kvalifikačním požadavkům. Otázkou však zůstává, zda není nedostatek kvalifikovaných sil částečně způsoben i vzhledem v porovnání výší mezd v ostatních krajích ČR právě nízkou úrovní mezd.

3.6.4 Dopravní dostupnost

Faktor dopravní dostupnosti byl hodnocen nejlépe u firem, které se lokalizovaly v PZ napojených na silnice I. třídy, a to v PZ Zlín - východ, Napajedla či Jaktáře. Paradoxně je však tento faktor hodnocen pozitivně i u PZ Lukov či PZ Nivnice, které přímo neleží u žádné silnice I. třídy ani u doposud vystavěné dálnice. Z hlediska činnosti firem přirozeně tento faktor hodnotí jako nejdůležitější firmy zabývající se obchodem a skladováním. U PZ Vsetín - Bobrky či PZ Lešná je však i vzhledem k blízkosti silnice I. třídy tento faktor hodnocen jako důležitý, avšak zároveň problematický. Vyvstává zde paradox, který vyplývá z otázky, které faktory hodnotí firmy jako problematické. Právě kvalita dopravní infrastruktury je jedním z nejčastěji zmiňovaných problémů, a to i u firem v PZ, které jsou plně zaplněny. Zároveň však, jak vyplynulo z předchozí regionální analýzy, zejména PZ v okolí Hulína, které poskytují téměř ideální dopravní dostupnost, se nedaří zaplnit. Dopravní dostupnost je přitom propojena s téměř všemi nejdůležitějšími faktory při zajišťování dodavatelsko - odběratelských vztahů, avšak ze zmíněných rozdílů ji lze považovat za spíše podpůrný faktor.

3.6.5 Pozemky v PZ

Připravená PZ, velikost a cena sehrály vzhledem k ohodnocení těchto faktorů téměř stejnou známku v lokalizaci firem totožnou roli. Tyto faktory byly nejvýše hodnoceny zejména firmami, které v rámci problematických faktorů uváděly nedostatek vhodných pozemků v kraji pro rozvoj jejich podnikání. Z časového hlediska lze pozorovat zvýšenou důležitost tohoto faktoru zejména u "novějších" zón. Jedná se o PZ Nivnice - Kluka či PZ Lukov, kde firmy vyhodnotily faktor kvality pozemků v PZ jako jeden z vůbec

nejdůležitějších. Na druhou stranu se však jako problematický faktor objevil nedostatek pozemků u firem v dříve vybudovaných zónách a zároveň zaplněných zónách, kde firmy vzhledem k zaplněné kapacitě zóny již dále nemohou rozšiřovat svůj závod, z čehož jsou nuceny plně využívat dosavadní kapacity nebo uvažovat o rozšíření podniku v jiné lokalitě. Jedná se zejména o PZ Nivnice - Kráčiny, PZ Zlín - východ a PZ Jaktáře. Paradoxní situace nastává v PZ Holešov, kde prakticky jediná zde lokalizovaná firma i přes velké množství plochy nemůže vzhledem k administrativním průtahům získat stavební povolení pro žádoucí rozšíření. K celkově poměrně vysokému hodnocení faktoru všemi firmami jej lze považovat za významný, ačkoli je posuzován značně individuálně. Právě plochy PZ jsou budovány pro zajištění investičních pozemků a tento faktor ukazuje, že pro rozhodování firem pro jejich lokalizaci jsou tyto plochy jedním ze středně důležitých až důležitých faktorů.

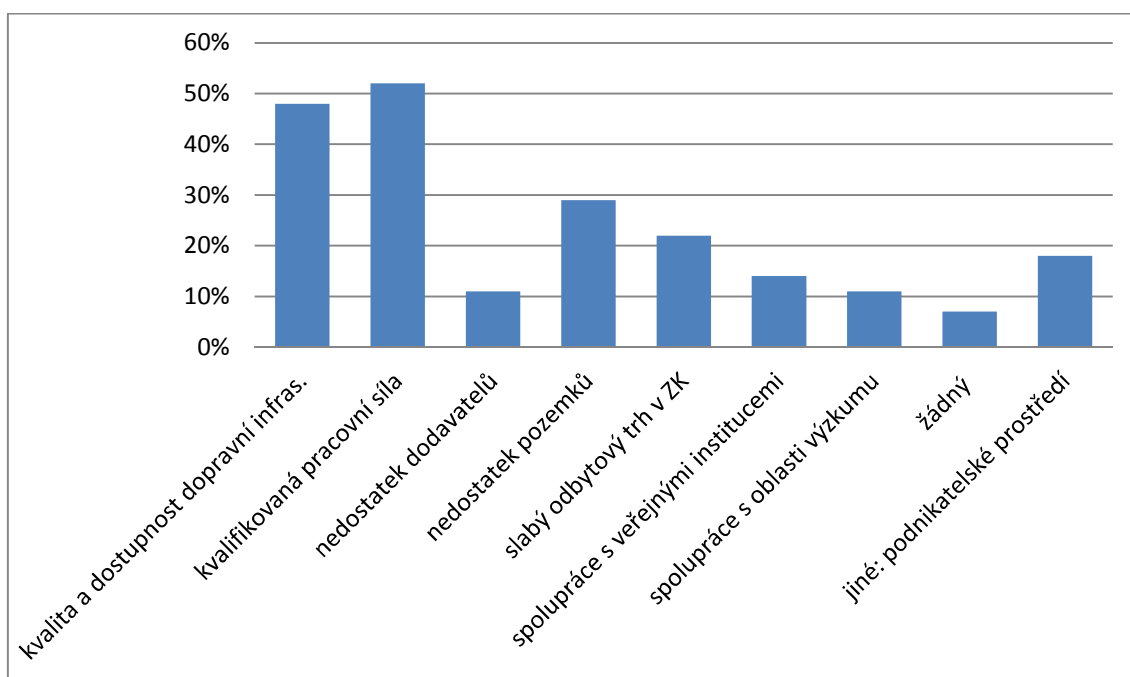
3.6.6 Spolupráce s veřejnými a vzdělávacími institucemi

Jako středně důležitý faktor byla vyhodnocena spolupráce s veřejnými institucemi, přičemž její hodnocení je mezi firmami značně individuální. Přítomnost koncentrace veřejných institucí či Technologického centra v krajském městě by měla vytvářet předpoklad pozitivního vztahu u firem v PZ z okresu Zlín, avšak dle odpovědí tento předpoklad nebyl potvrzen a dokonce byl od některých firem vyjádřen jako problematický. To částečně koresponduje i se studií společnosti Berman Group (2006), která testovala podnikatelské prostředí ve městě Zlín, přičemž hodnocení veřejných institucí od podnikatelů se pohybovalo na průměrné až podprůměrné úrovni. Kladný vztah vypozerovat u firem lokalizovaných v PZ Nivnice a v PZ Lukov díky vstřícnému přístupu místní samosprávy. V celkovém pořadí za nejméně důležitý faktor byla ohodnocena spolupráce se vzdělávacími institucemi. I celkové ohodnocení průměrné známky pouze 2,5 může působit poněkud překvapivě vzhledem k problému nedostatku kvalifikovaných pracovních sil, se kterým se firmy potýkají. Ačkoli některé z firem podporují vzdělávací instituce pro svůj budoucí rozvoj, přikládají tomuto faktoru nízkou váhu a přítomnost těchto institucí je výrazně neovlivňuje.

3.6.7 Problematické faktory firem lokalizovaných v PZ

V grafu 7 každý sloupec vyjadřuje podíl firem, které daný faktor označily za problematický. Jak je z grafu patrné, téměř 50% firem není spokojeno s dopravní infrastrukturou. Tento fakt potvrzuje i skutečnost, která vyplývá z předchozí regionální analýzy PZ, která ukázala na špatné napojení PZ na dálniční síť. Problém dopravní infrastruktury je zároveň podtržen periferní polohou, kdy firmy vyvážející svou produkci za hranice kraje nemají vytvořené dostatečné podmínky. Označení faktoru dopravní infrastruktury polovinou firem ukazuje na stále vysoký význam tohoto faktoru, který je důležitý pro rozvoj firem lokalizovaných nejen v PZ, ale i v celém kraji. Za největší problematický faktor však firmy považují nedostatek kvalifikované pracovní síly, kdy nemohou nalézt vhodné zaměstnance pro svou činnost. Tato problematika bude dále řešena níže. Již zmíněnou překážkou pro 29% je nedostatek pozemků pro rozšiřování, který se stal motivem pro vstup do PZ (např. PZ Nivnice - Klukov či PZ Lukov) nebo naopak překážkou pro zvětšování závodu v obsazených PZ. Z tohoto faktu vyplývá, že firmy se i přes volné pozemky ve volných PZ lokalizují v pro ně tradičních centrech a volné pozemky v jiných PZ nedokážou vyrovnat případné překážky, které by případný přesun z tradičních center přinesl. Jako hrozbu lze uvést u 22% firem nedostatečný odbytový trh. Takto poměrně vysoké číslo je na první pohled v rozporu s vyhodnocenou důležitostí faktoru blízkosti odbytového trhu, na druhou stranu jej zahrnují převážně firmy orientované na export. Ostatní nepříznivé faktory odráží individuální názory firem a pohybují se v šetření okolo 10%, avšak poměrně zajímavým vyplývajícím faktorem je souhrnně označené podnikatelské prostředí, kam firmy zařadily špatnou platební morálku a image regionu.

Obrázek 7: Problematické faktory PZ ve Zlínském kraji



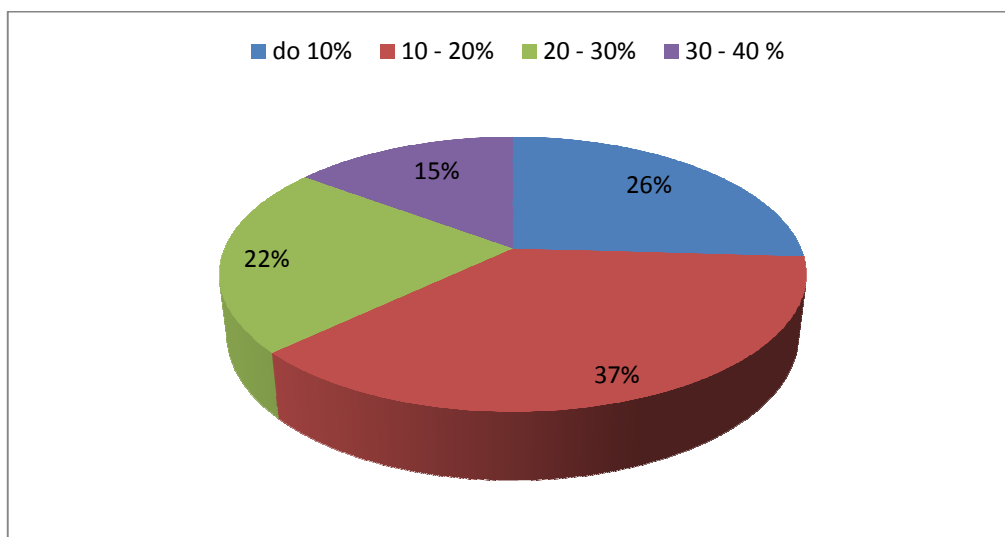
Zdroj: vlastní zpracování

3.7 Vybrané dopady PZ na Zlínský kraj

3.7.1 Zaměstnanost

Za jeden z nejvýznamnějších a nejpodporovanějších dopadů PZ je možné považovat vliv na zaměstnanost v okolí, který byl prozkoumáván pomocí analýzy počtu pracovních míst nabízených jednotlivými firmami v PZ. Pro zjištění vlivu dopadu zaměstnanosti na konkrétní kraj byl řešen počet zaměstnanců dojíždějících ze vzdálenosti menší než 20 km. Tato vzdálenost zhruba odpovídá hranicím jednotlivých okresů. Záměrem tohoto vzdálenostního kritéria bylo omezit zkreslování údajů o dopadu na zaměstnanost kraje díky zaměstnancům dojíždějících z jiných krajů. Vzhledem k tomu, že některé PZ jsou položeny v periferní části kraje, jako např. PZ Vsetín či PZ Lešná, je i vzdálenost 20 km poměrně vysoká a dojíždějící zaměstnanci mohou být původem z okolních regionů.

Obrázek 8: Podíl dojíždějících zaměstnanců ze vzdálenosti větší než 20 km



Zdroj: vlastní zpracování

Výsledek výzkumu dojíždění je viditelný na grafu 8. Z něj je čitelné, že většina zaměstnanců migruje ze vzdálenosti do 20 km a tím pádem lze potvrdit dopad PZ na zaměstnanost v regionu. Většina zkoumaných firem uváděla podíl zaměstnanců dojíždějících z větší než určené vzdálenosti do 20%. Procento firem, u kterých podíl dojíždějících zaměstnanců převýšil hranici 30%, se pohybovalo okolo 15%. Společnosti, které do tohoto vzorku zapadají, jsou zejména již zmiňované firmy umístěné do periferních PZ.

Důležitým aspektem při zjišťování mobility pracovní síly byla rovněž velikost firmy. Nejnižší podíl dojíždějících z větší vzdálenosti zaměstnanců vykazovaly menší a střední firmy, naopak vyšší podíl vykazovaly firmy větších velikostí. Tento výsledek může být spojen s různorodými aspekty, jako je atraktivita zaměstnávající firmy z pohledu zvuknosti jména společnosti či vyšší nabízenou průměrnou mzdou, ale také hledání kvalifikovaných pracovníků ve vzdálenějších lokacích ze strany firem.

Na prováděný empirický výzkum reagovalo celkem 27 firem, které v součtu zaměstnávají 4143 pracovníků. Dle informací ze závěrečných zpráv obchodního rejstříku, katalogů firem či webových stránek společností se celkový počet zaměstnanců PZ ve Zlínském kraji pohybuje okolo 9365. Z tohoto počtu připadá 3372 pracovníků k firmě AVX Czech Republic s.r.o., která je lokalizována u PZ Jaktáře a její část využívá, avšak její odpovědi se bohužel získat nepodařilo. Vzhledem k tomuto faktu odpovídá počet zaměstnanců respondentů zhruba 2/3 z celkového počtu zaměstnanců v PZ, pokud bychom nebrali v potaz zaměstnance zmiňované firmy AVX Czech Republic s.r.o.

Celkový dopad na zaměstnanost v PZ však zároveň snižuje fakt, že převážná část lokalizovaných firem v PZ již dříve fungovalo ve Zlínském kraji. Tímto se na jednu stranu potvrzuje kladný dopad PZ na zaměstnanost, na druhou stranu však dopad PZ nepřináší plný přínos v počtu nových pracovních míst, jelikož je nutné počítat se skutečností, že velká část firem pouze přesunula svůj závod z jiných míst.

3.7.2 Zásoba kvalifikované pracovní síly a nezaměstnanost

Následujícím zkoumaným aspektem v rámci zaměstnávání pracovníků firmami v PZ bylo uspokojení nároků firem na kvalifikovanou pracovní sílu. Zlínský kraj se v úrovni nezaměstnanosti řadí v rámci krajů z celé republiky na osmé místo, a to s celkovou mírou nezaměstnanosti 7,09% (ČSÚ, 2015a), což z tabulky 4 tvoří 23 869 nezaměstnaných. Přes tento počet, který teoreticky představuje nevyužitou pracovní sílu, je v kraji zároveň problém s obsazováním volných pozic nabízených firmami v PZ. Z pohledu na tabulku 4 přes 10% z celkového počtu nezaměstnaných má vysokoškolské nebo vyšší odborné vzdělání. Různé formy středního vzdělání má z celkového počtu více než 67% nezaměstnaných. Co se týče míry kvalifikace pracovní síly, údaje z tabulky nasvědčují tomu, že kvalifikovanost je dostatečná. Dle výsledku výzkumu se však přesto firmy v PZ potýkají s problémem obsazování volných pracovních pozic. Většinou se tento problém netýká jednodušších dělnických pozic, kde je nárok na kvalifikaci nízký. Naopak pozice, kde je vyžadováno specifické a odborné vzdělání se jeví jako nejproblematictější při obsazování volných pozic. Ing. Martin Michalov, zástupce sdružení pro zahraniční investice AFI, potvrdil problém nedostatku pracovníků s technickým vzděláním, což je jedním ze stěžejních lokalizačních faktorů nově příchozích investorů. V současné době je v rámci PZ Zlínského kraje největší poptávka po pracovnících se vzděláním v oblasti zpracování kovů a plastů. Tato poptávka je bohužel dlouhodobě neuspokojována a týká se 74% z celkového počtu dotazovaných firem. Díky tomuto nedostatku jsou firmy nuceny vynaložit náklady na rekvalifikaci a zaučení nově příchozích zaměstnanců, i přes riziko, že zaměstnanci budou následně přetaženi konkurenční firmou.

3.7.3 Mzdy

Jedním z dalších dopadů firem lokalizovaných v PZ je efekt na průměrnou mzdu ve Zlínském kraji. Díky rozličnosti specializací firem v PZ lze pozorovat různé dopady,

kteře se odvíjí zejména od zaměření na určitá odvětví. V rámci výzkumu tak byly srovnávány průměrné hrubé měsíční příjmy v jednotlivých odvětvích ve ZK s průměrnými hrubými mzdami v těchto odvětvích v rámci celé ČR dle ČSÚ (2014d). Závěry z tohoto výzkumu vedly k výsledku, který indikuje vyšší příjmy pouze v odvětví zpracování plastů a zpracování kovů. Podle provedené analýzy se mzdy pouze u těchto dvou odvětví pohybovaly nad celorepublikovým průměrem. U ostatních odvětví byly mzdy buďto na srovnatelné úrovni, případně také na nižší úrovni.

Co se týče výše mzdy podle jednotlivých odvětví, dle průzkumu nejvyšší mzdy vykazovaly firmy v oborech zpracování plastů, výroby chemických látek a zpracování kovů (včetně strojírenství). V těchto oborech se mzda pohybuje nad celkovou průměrnou mzdou v kraji. Díky tomu, že většina šetřených firem v PZ svým zaměřením spadá do zpracování plastů nebo kovů, kde jsou průměrné mzdy vyšší než i celorepublikový průměr těchto odvětví, je také celkový dopad na průměrnou mzdu v rámci zpracovatelského průmyslu ve Zlínském kraji pozitivní.

Dle údajů ČSÚ je průměrná hrubá mzda Zlínského kraje 21 923 Kč. (ČSÚ, 2015b) Průměrná mzda pro zpracovatelský průmysl tohoto kraje je dle ČSÚ 24 871 Kč. (ČSÚ, 2015c) Podle těchto údajů lze odvodit, že výše mezd firem v PZ má zároveň pozitivní dopad na průměrné platové ohodnocení v rámci celého Zlínského kraje. Upozornit lze však na zajímavý fakt, kdy průměrnou mzdu v šetřených firmách tlačí nahoru firmy se zahraničním kapitálovým vstupem, u kterých je toto způsobeno zejména výší příjmů top managementu firem. Běžný zaměstnanec provozu této firmy má sice o něco vyšší plat, než u národní firmy stejného zaměření, avšak tento rozdíl není tak markantní, jako je rozdíl průměrných mezd těchto firem.

3.7.4 Kooperační vazby

Kapitola o kooperačních vazbách pojednává o potenciální kooperaci firem z PZ Zlínského kraje s ostatními firmami lokalizovanými v tomto regionu. Spolupráce mezi firmami může mít formu dodavatelských či odběratelských vztahů, které podporují vznik pozitivních dopadů ve formě efektu přelévání, následného dopadu na sociální blahobyt a ekonomický výkon regionu. Z průzkumu vyšlo najevo, že 75% reagujících dotázaných firem využívá alespoň část komponentů výroby od dodavatelů ze Zlínského regionu. Co se týče běžných nákupů a externích služeb, vykazaly všechny analyzované firmy využití

dodavatelů ze svého okolí. Dopady kooperačních vazeb jsou v přímé návaznosti velmi důležitý lokalizační faktor dodavatelsko - odběratelských vztahů.

V návaznosti na dodavatelské vztahy byla zároveň zkoumána i kooperace směrem k odběratelům. Okolo 70% šetřených firem vykazalo, že se alespoň část jejich odběratelů nachází ve Zlínském kraji. Odbytový trh však netvoří pouze Zlínský kraj, ale produkce firem je exportována i mimo kraj a to nejen v rámci republiky ale zároveň také do zahraničí. Export i mimo hranice ČR indikuje konkurenceschopnost výrobků i na zahraničních trzích.

3.7.5 Sociální vazby

Firmy v PZ se podle výsledků šetření angažují v navazování sociálních vazeb v regionu a to za pomoci nejrůznějších aktivit. Část firem spolupracuje se vzdělávacími institucemi a to formou nabídky odborných stáží, exkurzí a praxí studentům, díky čemuž podporují kvalifikovanost potenciálních zaměstnanců v rámci budoucího obsazování pracovních pozic. Některé z firem rovněž směřují část výdělku na podporu charitativní činnosti, zdravotních, veřejných a sociálních zařízení. Co se týče podpory kulturních akcí v regionu, jedná se spíše o vnitropodnikové záležitosti. V rámci vyhodnocení těchto aktivit je možné tvrdit, že firmy v PZ vyvíjí aktivity vedoucí k rozvíjení pozitivních vztahů s okolím a vytváří si tak sociální vazby na region.

Jak již bylo nastíněno výše, firmy rovněž vynakládají investice do zvyšování kvalifikace vlastních zaměstnanců a to formou zaškolování pracovníků v rámci odborných školení, kurzů managementu, či podpory rozvíjení jazykové a počítačové gramotnosti. Tato činnost vede k podpoře celkové kvalifikace a vzdělanosti pracovní síly v rámci Zlínského kraje.

3.7.6 Ostatní dopady

Při zjišťování charakteristik jednotlivých PZ při dotazování zástupců veřejné správy (dotazník součástí přílohy) směřovala jedna z otázek, zda je po vybudování a následné fungování hodnoceno jako přínos či s sebou přináší zóna některá negativa. Všichni respondenti se k přínosu PZ vyjádřili převážně kladně a její vybudování a následné fungování považují za přínos pro danou obec či město, zejména v ohledu zajištění zaměstnanosti pro místní obyvatele a přílivu financí do místního rozpočtu. Ačkoli do PZ dojíž-

dí pracovníci z blízkého či vzdálenějšího okolí, nepotvrdily se žádné možné problémy související s náhlým přílivem pracovníků dojíždějících do PZ, výstavba ubytovacích prostor, zvýšení kriminality či přílivu cizinců. U PZ Zlín - východ, PZ Napajedla a PZ Jaktáře a částečně u PZ Nivnice je za nejčastější problém považováno zvýšení intenzity dopravy a z nich plynoucí tlak na dopravní infrastrukturu. Mimo tento problém se objevují názory na zvýšený hluk z dopravy, v případě PZ Nivnice narušení krajinného rázu či v případě PZ Holešov hrozba znečištění pitného zdroje, na kterém PZ leží. U nevyužitých PZ, jako je PZ Lešná, PZ Hulín či PZ Holešov je za negativní jev považována zástupci VS zároveň největší slabina PZ, a to nesplněné očekávání, která vznikla v souvislosti s vybudováním těchto zón a financí do nich vložených.

ZÁVĚR

Důraz na podporu podnikatelských aktivit v podobě budování a tvorby průmyslových zón v České republice vyjadřuje i počet těchto zón na vymezeném území jako je Zlínský kraj. Význam PZ je někdy až příliš vyzdvihován v souvislosti se zvýšením ekonomické úrovně, přičemž přílišné očekávání z pozitivních dopadů zón nemusí být naplněno z důvodu nevhodně zvolených míst pro vybudování PZ. Zatímco některé úspěšné PZ působí jako přímočarý nástroj pro rozvoj regionu, jiné PZ zejí prázdnotou a stojí v ústraní. PZ se totiž i přes očekávaný potenciál rozvoje od jejich tvůrců nemusí setkat s kladným postojem ze strany firem. Budování PZ by tak mělo být založeno na racionálních základech založených na průzkumu lokalizačních faktorů jak pro vybudování PZ z hlediska regionu, tak i z pohledu firem.

I přesto, že ve srovnání s ostatními ekonomickými teoriemi jsou lokalizační teorie poměrně mladou disciplínou, poskytují tyto teorie vzhledem k jejich množství široký náhled do studia lokalizačních faktorů. Každá tato teorie, jak vyplývá z jejího názvu, se zabývá hledáním faktorů lokalizace, které ovlivňují rozhodnutí firem o svém umístění. Za první teorie, které položily základ pro zkoumání lokalizačních faktorů lze považovat teorie rozmístění zemědělské výroby J. H. von Thünen, na kterého později navázal Alonsův koncentrický model, a teorie průmyslu A. Webera, který využil lokalizační trojúhelník W. Laundharta. Od těchto teorií, které se zabývaly převážně minimalizací dopravních nákladů se následně odvíjí neoklasické lokalizační teorie založené na několika převážně dokonale konkurenčních předpokladech. Kritika dokonale konkurenčních předpokladů vyústila v koncepty monopolistické konkurence T. Palandera a Hotellinga, kteří se zabývali získáním tržní síly. Löschův model vymezuje tržní zóny firem podobně jako teorie centrálních míst W. Christallera. W. Isard rozpracoval Weberovy principy a začlenil do teorie lokalizace substituci vstupů. Za nový směr lze označit teorie jádro - periferie, jejichž základ položila Perrouxova teorie růstových pólů, kde zdůraznil do-davatelsko - oběratelské vztahy mezi hnacími a hnanými odvětvími. Na Perrouxe navázal zejména J. Boudeville s francouzsko - belgickou školou polarizace. Působením negativních a pozitivních efektů mezi regiony se následně zabývaly teorie kumulativních příčin G. Myrdala či teorie nerovnoměrného rozvoje vytvořená A. O. Hirschmanem. Poměrně specifický směr představuje institucionalismus, který se vyznačuje zpochyb-něním tradičních teorií, a behavioralismus, který přináší nový pohled na lokalizační

rozhodování firem. Moderní teorie se často zabývají problematikou mezinárodních firem, kam lze zařadit teorii mezeonomiky S. Hollanda, výrobních cyklů R. Vernona, kterou kritizovala A. Markusen teorií ziskových cyklů, nová ekonomická geografie P. Krugmana a v poslední době populární problematika klastrů vycházející z Porterova diamantu.

Regionální analýza představila jednotlivé PZ ve Zlínském kraji z hlediska jejich velikosti, vlastnictví ploch, zaměření, dopravní dostupnosti, vybavenosti technickou infrastrukturou, obsazením a vzdálenosti k sídlům. Tyto charakteristiky následně tvoří podmínky pro srovnání PZ a ověření základních lokalizačních faktorů v souvislosti s empirickým výzkumem. Do hodnocení tak bylo zařazeno celkem 17 PZ, které byly teritoriálně rozděleny dle okresů. Z hlediska velikosti pozemků v PZ poskytuje největší plochy okres Kroměříž, což na jednu stranu lze hodnotit kladně, na druhou stranu se však jedná o neobsazené plochy, o které nemají doposud investoři zájem. Opakem jsou PZ nacházející se v okrese Uherské Hradiště, který disponuje několika velikostně menšími PZ, které jsou však již převážně vytíženy a volné pozemky tak nejsou k dispozici i přesto, že vzhledem k rychlosti zaplnění nových PZ v tomto okrese lze předpokládat poptávku ze strany firem, na což reaguje stavba nové průmyslové zóny PZ Králov. Podobně zaplněné PZ lze pozorovat okolo krajského města Zlín, které se celkově vyznačuje vysokou koncentrací průmyslu a s okolními sídlí vytváří silnou ekonomickou oblast v kraji. Dle empirického šetření se faktor velikosti pozemků řadí na 7. místo s průměrnou známkou mezi středně důležitý až důležitý. Zvýšená důležitost tohoto faktoru se ukázala u firem, které jsou lokalizovány v již zaplněných zónách, a to i u poměrně novějších PZ, kde se velikost, cena a dostupnost stala motivem pro vstup do PZ nebo naopak ve starších zaplněných PZ, kde se tento faktor ukazuje jako problematický, protože vzhledem k zaplněné kapacitě zón nemohou firmy dále rozšiřovat své závody. V souvislosti s obsazeností zón lze pozorovat několik vlivů na ní působících. PZ s vymezeným vlastnictvím vykazují výrazně vyšší obsazenost než zóny se smíšeným vlastnictvím. Podobně lze označit přímou závislost s vybudovanou technickou infrastrukturou, z čehož lze konstatovat, že plně připravená PZ dokáže výrazně lépe přilákat investice než plochy bez patřičné infrastruktury. Z tohoto pohledu se však ukázalo, že ve Zlínském kraji se v současnosti nenachází mimo problematickou strategickou PZ Holešov žádné PZ s volnými pozemky a plně vybavenou infrastrukturou. Z faktoru dopravní dostupnosti vyplynulo jak z regionální analýzy, tak i empirického šetření několik kontrastů. Tento

faktor je často považován za jeden z klíčových prvků PZ, avšak z hlediska obsazenosti zón a dopravní dostupnosti nelze určit vzájemnou závislost, protože hůře dostupné zóny vykazují plné využití kapacit, zatímco zónám s výborným napojením na silniční i železniční síť se nedaří zaplnit. Zároveň však tento faktor firmy považují za důležitý, jelikož se dle šetření jedná o 5. nejdůležitější faktor s průměrnou známkou značící důležitost faktoru, která je i následně negativně potvrzena výsledkem, kdy téměř polovina firem není spokojena s kvalitou a dostupností dopravní infrastruktury PZ. Vzdělanostní struktura zaměstnanců, stejně tak i vzdělanostní struktura nezaměstnaných, průměrně vysoká nezaměstnanost či nízká průměrná mzda v kraji vytváří na první pohled kvalitní základnu pro faktor kvalifikované pracovní síly či minimalizace nákladů na pracovní sílu. Tento faktor zároveň respondenti označili za 4. nejdůležitější. Faktor je však hodnocen jako nejproblémovější, protože více než polovina firem jej hodnotí negativně. Firmy i přes výběr nezaměstnaných nenachází dostatek kvalifikovaných pracovníků. Zároveň zvýšený význam po kvalifikované pracovní síle vykazují firmy v PZ v okresech Zlín a Uherské Hradiště, které mají oproti zbývajícím okresům Vsetín a Kroměříž o 2% nižší nezaměstnanost. Vzhledem k nízké nezaměstnanosti v okresech UH a Zlín a k jejich zaplněným PZ tak může navíc dále docházet k vyčerpání na trhu práce u pracovníku s poptávanou kvalifikací. Opakem jsou pak PZ v okresech Vsetín a zejména Kroměříž, kde i přes vysokou nezaměstnanost a tedy i potencionálně vyšší základnu kvalifikované pracovní síly nejsou PZ mimo PZ Bobrky zaplněny. Za stěžejní faktory lze označit dodavatelské vztahy na 3. a odbytový trh na 2. místě z celkového pořadí faktorů. Zkoumaná vzdálenost PZ k sídlům ukázala zejména vliv bývalých okresních měst na obsazenost PZ, méně pak již vliv krajského města jakožto nadřazeného sídla na větší vzdálenost. Faktor je empiricky podpořen skutečností, že 75% firem využívá dodavatele z kraje a téměř 70% firem nalézá odbyt v rámci Zlínského kraje. Z odvětvové struktury průmyslu vyplynulo výrazné postavení odvětví výroby a zpracování plastů a kovů, což se i následně projevilo ve struktuře zkoumaného vzorku firem v PZ. Vysoká koncentrace firem stejného odvětví, vysoké hodnocení důležitosti dodavatelsko - odběratelských vazeb a existence plastikářského klastru představuje vzájemnou závislost a spolupráci firem, které tak těží z aglomeračních úspor této lokalizace, jako jsou sdílené náklady, inovace, nákupy a prodeje, specializované dodávky či spolupráce s třetími stranami. Jako nejdůležitější lokalizační faktor byl vyhodnocen jiný než nabízený faktor, a to původ firmy, do kterého spadá místo bydliště zakladatele firmy, tradiční umístění firmy v region či

v případě poměrně nově lokalizovaných firem v PZ rozhodnutí o napojení dceřiné firmy a pozitivní minulé zkušenosti. Tento faktor zároveň podporuje skutečnost, že 80% firem lokalizovaných v PZ již dříve fungovalo na území Zlínského kraje. Dle pořadí lokalizačních faktorů byla naopak hodnocena na 9. místě spolupráce s veřejnými institucemi a 10. místě spolupráce se vzdělávacími institucemi. Kladný vztah k veřejným institucím vyjadřují firmy ve dvou PZ díky vstřícnému přístupu místní samosprávy, naopak spíše podprůměrný vztah v PZ u krajského města. Vzhledem k nedostatku kvalifikovaných pracovníků však nízkou důležitost vzdělávacích institucí lze považovat za poněkud překvapivý výsledek. Z provedené analýzy lokalizačních faktorů PZ tak vyplývá nutnost sledovat nejen běžně sledované faktory, jako je např. dopravní dostupnost, ale vzhledem k jedinečností každé PZ také podrobněji zkoumat i místní podmínky, které nepokrývají lokalizační teorie či obecně přijímané vnímání důležitosti některých faktorů. Vzhledem k rozdílnostem mezi PZ tak nelze lokalizační faktory generalizovat, avšak některé deficity PZ, jako je např. nedostatečně vymezené vlastnictví, administrativní spory, vzdálenost od místních center či nedobudována technická infrastruktura zřetelně působí na nižší zaplnění kapacit. PZ v kraji by tak měly spíše sloužit jako podpůrné faktory pro rozvoj místních podniků a odpovídat jejich požadavkům. Z hlediska dopadů PZ lze potvrdit pozitivní vliv na zaměstnanost, který je však oslaben skutečností, že firmy jsou převážně původem ze Zlínského kraje a do PZ se přemístily z jiného místa uvnitř kraje. I přes průměrnou nezaměstnanost okolo 7% však firmy nenalézají dostatek kvalifikovaných pracovníků. Z hlediska mezd táhne jejich výši opět odvětví zpracování plastů a kovů, které působí na zvyšování průměrné mzdy v kraji. Firmy v PZ zároveň svými poměrně silnými dodavatelsko - odběratelskými vztahy působí na efekt přelévání. Z hodnocení sociálních vazeb vyplynula spolupráce s řadou místních organizací, zároveň díky investicím firem do zaškolování zaměstnanců dochází ke zvyšování kvalifikace pracovníků. Negativní dopady z pohledu zástupců veřejné správy nebyly mimo zvýšený tlak na dopravní infrastrukturu či nesplněná očekávání z nezaplnění vymezených PZ nebyly pozorovány.

V návaznosti na lokalizační teorie nelze přímo potvrdit ani vyvrátit důležitost dopravních nákladů, které jsou diskutovány napříč teoriemi, jelikož vzhledem k výsledkům nelze vysledovat závislost mezi obsazenými zónami a dopravní dostupností. Naopak potvrdit lze Marshallovu analýzu aglomeračních úspor vzhledem k vysoké koncentraci a spolupráci firem v odvětví výroby a zpracování plastů. Při částečném vztažení tohoto

odvětví na teorii Perrouxe či spíše Boudevilla jej lze označit za hnací odvětví, které svými impulsy přispívá k ekonomickému růstu regionu. Označení původu firmy jako nejdůležitějšího faktoru lze vztáhnout na behaviorální teorie, dle kterých jsou lokalizační rozhodnutí spíše výsledkem působení lokálního okolí a firmy se rozhodují podle zjednodušených postupů a zkušeností. Existence vazeb firem tohoto odvětví zároveň odpovídá definici klastru dle M. Portera.

Z hlediska splnění cíle se v práci podařilo pomocí regionální analýzy vymezit lokalizaci samotných PZ dle stanovených kritérií a vyhodnotit podmínky, které následně tvoří atraktivnost těchto PZ. Zóny byly mezi sebou porovnány se snahou nalézt souvislosti s obsazeností jednotlivých zón. Na tyto zjištění navázalo empirické šetření ze strany firem, které našlo a potvrdilo faktory pro lokalizaci v PZ ve Zlínském kraji včetně okrajově dotčených dopadů PZ. Bohužel i přes nakonec poměrně vysokou návratnost dotazníků se vzhledem k omezenému počtu dotazovaných nepodařilo získat větší vzorek respondentů firem, který by více odpovídal skutečnosti, stejně tak i více detailních informací od zástupců veřejné správy. Z většího množství respondentů by bylo možné získat hodnocení lokalizačních faktorů dle více odvětví či velikosti firem, které by mohly přinést nové poznatky. V získaných datech totiž i vzhledem k podílu na celkovém počtu firem lokalizovaných v PZ převažují několikrát zmíněné dvě odvětví. Téma lokalizačních faktorů je velmi široké a lze zkoumat z mnoha úhlů. Z šetřené problematiky vyplývá řada dalších témat, které by byly vhodné zpracovat nad rámec zadání v samostatné práci. Jedná se např. o detailnější pohled na vazby firem uvnitř jednotlivých PZ, kooperace plastikářského klastru a jeho atraktivnost pro příliv investic z vnějších hranic kraje, efekty přelévání či možnosti využití problematické strategické PZ Holešov.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Monografie a odborné články:

BAŠTOVÁ, Magdalena - DOKOUPIL, Jaroslav: Negativní dopady přímých zahraničních investic na trh práce města Plzně. *Geografie*, 2010, roč. 115, č. 2, s. 188–206.

BELDERBOS, Rene - SOMERS, Dieter: Do technology leaders deter inward R&D investments? Evidence from regional R&D location decisions in Europe. Leuven: KU Leuven, Faculty of economics and business, 2015, [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: https://lirias.kuleuven.be/bitstream/123456789/488695/1/MSI_1505.pdf

BLAŽEK, Jiří - UHLÍŘ, David: Teorie regionálního rozvoje: nástin, kritika, implikace. 2. vyd. Praha: Karolinum, 2011, 342 s. ISBN 978-80-246-1974-3.

ČADIL, Jan. Regionální ekonomie: teorie a aplikace. 1. vyd. Praha: C.H. Beck, 2010, 152 s. ISBN 978-80-7400-191-8.

ČERNOCH, Josef: Vývoj lokalizačních teorií. In: MATOUŠKOVÁ, Zdena. Úvod do prostorové ekonomiky. 1. vyd. Praha: Vysoká škola ekonomická, 1992, 112 s. ISBN 80-7079-506-9.

DAMBORSKÝ, Milan: Lokalizace podnikatelských aktivit. Praha, 2010. Disertační práce. Vysoká škola ekonomická v Praze. Vedoucí práce Wokoun René.

DAMBORSKÝ, Milan – WOKOUN, René: Lokalizační faktory malého a středního podnikání v podmínkách ekonomiky ČR, *E + M Ekonomie a Management*, 2010, roč. 13, č. 2, str. 32-43. ISSN: 1212-3609 [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: http://www.ekonomie-management.cz/download/1331826753_0941/03_damborsky.pdf

GREENBAUM, T. Robert - ENGBERG, B. John: The Impact of State Enterprise Zones on Urban Manufacturing Establishments. *Journal of Policy Analysis and Management*, 2004, roč. 23, č. 2, str. 315-339

JANÁČEK, Kamil: Zahraniční investice a český trh práce. Seminář: Zahraniční investice - zázračný lék? 2004 [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: <http://cepin.cz/cze/prednaska.php?ID=666>

JETMAR, Miroslav - KOUŘILOVÁ, Jana: Přímé zahraniční investice jako specifický nástroj regionální politiky. In: *Management regionální politiky a reforma veřejné správy*, Praha: Linde, 2006, 361 str.

- KADEŘÁBKOVÁ, Anna a kol.: Proces konvergence v nových členských zemích střední Evropy (EU-5). Výzkumná studie. Praha: Ministerstvo financí ČR, 2007, 68 s.
- KARPÍŠEK, Zdeněk: Nabídka pracovních sil (Vybrané problémy dalšího vývoje zdrojů pracovních sil v ČR). Praha: VÚPSV, 2003, 83 str. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: http://praha.vupsv.cz/Fulltext/vz_137.pdf
- KREJČÍ, Tomáš a kol.: Regionální rozvoj: teorie, aplikace, regionalizace, 1. vyd., Brno: Mendelova univerzita v Brně, 2010, 155 str., ISBN 978-80-7375-414-3.
- KUNC, Josef - TONEV, Petr: Funkční a prostorová diferenciacie brownfields: příklad města Brna. Regionální studia, Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze, 2008, roč. 2, č. 1, s. 30-37. ISSN 1803-1471.
- MACHÁČEK, Jaroslav - TOTH, Petr - WOKOUN, René: Regionální a municipální ekonomie. 1. vyd. Praha: Oeconomica, 2011, 199 s. ISBN 978-80-245-1836-7.
- MACHKOVÁ, Hana: Mezinárodní marketing, 1. vyd. Praha: Oeconomica, 2003, 151 str., ISBN 80-245-0496-0.
- MAIER, Gunther – TÖDTLING, Franz: Regionálna a urbanistická ekonomika: Teória lokalizácie a priestorová štruktúra. 1. vyd. Bratislava: Elita, 1997, 237 s. ISBN 80-8044-049-1.
- MAIER, Gunther – TÖDTLING, Franz: Regionálna a urbanistická ekonomika 2: Regionálny rozvoj a regionálna politika. 1. vyd. Bratislava: Elita, 1998, 313 s. ISBN 80-8044-049-2.
- MATOUŠKOVÁ, Zdena a kol.: Regionální a municipální ekonomika. 1. vyd. Praha: Vysoká škola ekonomická, 2000, 156 s. ISBN 80-245-0052-3.
- OTTAVIANO, G. I. P. - THISSE J. F.: New economic geography: what about the N? Environment and Planning, 2005, roč. 37, č. 10, str. 1707–1725
- PORTER, Michael: The Economic Performance of Regions. Regional Studies, 2003, roč. 37, č. 7, str. 549-578 DOI:10.1080/0034340032000108688.
- PLOEG, Poelhekke: Foreign Direct Investment and Urban Concentrations: Unbundling Spatial Lags. Journal of Regional Science, 2009, roč. 49, č. 4, str. 749-775.

ROSENTHAL, S. Stuart - STRANGE, C. William: Geography, Industrial Organization, and Agglomeration. The Review of Economics and Statistics, 2003, roč. 85, č. 2, str. 377-393

SCHWARZ, Jiří a kol: Analýza investičních pobídek v České republice, Ministerstvo průmyslu a obchodu, 2007, [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: <http://www.mpo.cz/dokument34235.html>

SLACH, Ondřej - RUMPEL, Petr - KOUTSKÝ, Jaroslav: Profilace měkkých faktorů regionálního rozvoje. 1. vyd. Ostrava: Accendo, 2013, 181 s. ISBN 978-80-904810-7-7.

SRHOLEC, Martin: Přímé zahraniční investice v České republice: teorie a praxe v mezinárodním srovnání. 1. vyd. Praha: Linde, 2004, 171 s. ISBN 80-86131-52-1.

STARZYCNÁ, Halina: Prostorová ekonomika. 1. vyd. Karviná: Slezská universita v Opavě, 2007, 197 s. ISBN 978- 80-7248-439-3

TOUŠEK, Václav - KUNC, Josef - VYSTOUPIL, Jiří a kol.: Ekonomická a sociální geografie. 1. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008, 411 s. ISBN 978-80-7380-114-4.

VETEČNÍK, Radek a kol.: Přímé zahraniční investice - příručka pro místní samosprávu. Brno: Regionální rozvojová agentura Jižní Moravy, 2005, 50 s.

VITURKA, Milan: Kvalita podnikatelského prostředí, regionální konkurenceschopnost a strategie regionálního rozvoje České republiky. 1. vyd. Praha: Grada, 2010, 227 s. ISBN 978-80-247-3638-9.

VITURKA, M. a kol.: Průmyslové zóny a průmysl kraje Vysočina (posouzení stavu, využitelnosti a možného dalšího rozvoje průmyslových zón). Brno: Výzkumné centrum regionálního rozvoje Masarykovy univerzity Brno, 2002, 139 s.

WOKOUN, René: Socioekonomická geografie, 1. vyd. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1988, 116 str.

WOKOUN, René - TVRDOŇ, Jozef a kol.: Přímé zahraniční investice a regionální rozvoj. 1. vyd. Praha: Oeconomica, 2010, 203 s. ISBN 978-80-245-1736-0.

WOKOUN, René - Malinovský, Jan a kol.: Regionální rozvoj: (východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování). 1. vyd. Praha: Linde, 2008, 475 s. ISBN 978-80-7201-699-0.

WONG, Cecilia: Determining Factors for Local Economic Development: The Perception of Practitioners in the North West and Eastern Regions of the UK. *Regional Studies*, 1998, roč. 32, č. 8, str. 707–720, DOI:10.1080/00343409850119409

JO, Yuri - LEE, Chang-Yang: Technological Capability, Agglomeration Economies and Firm Location Choice. *Regional Studies*, 2014, roč. 48, č. 8, str. 1337-1352

ZAHRADNÍK, Petr - JEDLIČKA, Jan: Strategická průmyslová zóna Holešov: Analytická studie dopadů jejího využití v širších ekonomických a regionálních souvislostech. 2010, 102 s.

ZAMRAZILOVÁ, Eva: Přímé zahraniční investice v české ekonomice: rizika duality a role trhu práce, *Politická ekonomie*, 2007, roč. 55, č. 5, str. 579-602

ŽÍTEK, Vladimír: Prostorová segregace ekonomických aktivit, *Sborník příspěvků - XVI. mezinárodní kolokvium o regionálních vědách*, Masarykova univerzita 2013, [cit. 2015-07-26]. DOI: 10.5817/CZ.MUNI.P210-6257-2013-17. Dostupné z: http://is.muni.cz/do/econ/soubory/katedry/kres/4884317/41725568/18_2013.pdf

Ostatní zdroje:

Agentura CzechInvest: Strategické průmyslové zóny, 2015a. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: <http://www.czechinvest.org/strategicke-prumyslove-zony>

Agentura CzechInvest: Průmyslová zóna Holešov, 2015b. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: <http://www.czechinvest.org/prumyslova-zona-holesov>

Agentura CzechInvest: Historie Programu na podporu rozvoje průmyslových zón 1998 – 2009, 2009. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: <http://www.czechinvest.org/data/files/historie-programu-na-podporu-rozvoje-prumyslovych-zon-1797.pdf>

Centrum pro regionální rozvoj: Průmyslové zóny v České republice, 2011. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: <http://www.risy.cz/cs/vyhledavace/prumyslove-zony>

Czech property market: Zlín - Průmyslová zóna Zlín Východ, 2011. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: <http://www.ecpm.cz/cz/cpm-marketplace/detail-investicni-prilezitosti/669-zlin-prumyslova-zona-zlin-vychod-zlinsky-kraj-zlin>

Český statistický úřad: Zaměstnaní v NH a míra zaměstnanosti podle věku a vzdělání, 2014a. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/9-trh-prace5745>

Český statistický úřad: Zaměstnaní v NH podle odvětví CZ-NACE, 2014b. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/9-trh-prace5745>

Český statistický úřad: Makroekonomické ukazatele, 2014c. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/5-makroekonomicke-ukazatele6429>

Český statistický úřad: Průměrná hrubá měsíční mzda podle CZ-NACE a krajů, 2014d. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/13-prumysl2346>

Český statistický úřad: Nezaměstnanost podle krajů a okresů k 31. 3. 2015, 2015a. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/20548475/33009915q1g3.pdf/a247e4ec-d08a-442c-b957-d49ed91ac5ca?version=1.0>

Český statistický úřad: Průměrný evidenční počet zaměstnanců a průměrné hrubé měsíční mzdy podle místa pracoviště v ČR a krajích v 1. čtvrtletí 2015, 2015b. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/20548475/33009915q1e1.pdf/d503289b-c6cb-4dd7-ae6f-0a7495a041a9?version=1.0>

Český statistický úřad: Základní ukazatele v průmyslových podnicích se 100 a více zaměstnanci podle krajů v 1. čtvrtletí 2015, 2015c. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/20548475/33009915q1l1.pdf/546f0b96-514b-441a-8021-f85770cfd8fa?version=1.0>

Český statistický úřad: Průměrný počet podniků podle CZ-NACE, 2015d. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/13-prumysl2346>

DUJKA, Vladimír: Porovnání vybraných ploch určených pro strategické průmyslové zóny v rámci Zlínského kraje, 2004. In: Příloha části B.1 Územního plánu města Hulín, 2009.

EIA: Průmyslová zóna Kluka III, 2007a. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_ZLK300

EIA: Výrobní závod společnosti Hyundai Motor Company na území průmyslové zóny Holešov, 2007b. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP111

EIA: Investiční příprava území průmyslové zóny Holešov, 2007c. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_ZLK258

EIA: Provozní objekt - lakovna CIE PLASTY CZ, s.r.o. Valašské Meziříčí, 2008. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_ZLK371

EIA: Fotovoltaická elektrárna Hulín, 2009. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_ZLK435

EIA: Hala pro společnost FORSCHNER Uherské Hradiště - Jaktáře, 2010. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_ZLK487

EIA: Průmyslová zóna Zubří - inženýrské sítě – 1. etapa, 2011a. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_ZLK565

EIA: MITAS - Výrobní komplex Toma Otrokovice, 2011b. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_OV8119

EIA: Výstavba skladové haly TESCO MA WORLD – 3. etapa, 2012a. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_ZLK628

EIA: Přístavba výrobního areálu Teknia Uherský Brod, a.s. – závod Nivnice, 2012b. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_OV8137

EIA: Stavební úpravy a změna užívání zámečnické dílny na výrobu laminátových dílů, 2014a. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: http://www.spytihnec.cz/e_download.php?file=data/uredni_deska/obsah198_4.pdf&original=ozn%C3%A1men%C3%AD+pro+zah%C3%A1jen%C3%AD+zji%C5%A1tovac%C3%ADho+%C5%99%C3%ADzen%C3%AD.pdf

EIA: CTPark Staré Město – objekt SM1, 2014b. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_ZLK751

EIA: Panattoni Holešov, 2015. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_ZLK763

Ekolist.cz: Město Zlín zahájilo budování průmyslové zóny, 2001. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: <http://ekolist.cz/cz/zpravodajstvi/zpravy/mesto-zlin-zahajilo-budovani-prumyslove-zony>

Město Hulín: Zastupitelé města schválili územní plán. Hulíňan, 2005, č. 9, str. 1 - 5

Město Uherské Hradiště: Územní plán města Staré Město u Uherského Hradiště, 2011. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: <https://www.mesto-uh.cz/Articles/62400-2-Stare+Mesto.aspx>

Město Uherské Hradiště: Záměr města na pronájem - převod nemovitého majetku, 2013. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: www.mesto-uh.cz/Uploads/87674-7-cj_20PDF.aspx

Město Zubří: Rozhodnutí stavebního úřadu MěÚ/Vyst/10617/2012/Pe, 2015. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: <http://www.mesto-zubri.cz/uredni-zaznamy.php?typ=2&detail=741>

Městský úřad Hulín: Územní plán města Hulín, 2005. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: http://www.hulin.cz/e_download.php?file=data/editor/105cs_1.pdf&original=textova_cast.pdf

Městský úřad Hulín: Vyhodnocení předpokládaných důsledků navrhovaného řešení, 2009. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: http://www.hulin.cz/e_download.php?file=data/editor/105cs_4.pdf&original=vyhodnoceni_dusledku_reseni_na_zp_zpf_a_pupfl.pdf

Městský úřad Uherské Hradiště: Průmyslová zóna Jaktáře, 2010. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: <https://www.mesto-uh.cz/Articles/18591-501-Prumyslova+zona+Jaktare.aspx>

Městský úřad Uherské Hradiště: Územní plán města Uherské Hradiště, 2011. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: <http://www.mesto-uh.cz/Folders/57520-1-UH.aspx>

Městský úřad Kelč: Územní plán města Kelč, 2012. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: <http://www.kelc.cz/mestsky-urad/uzemni-plan/>

Městský úřad Kunovice: Územní plán města Kunovice, 2011. . [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: http://mesto-kunovice.cz.uvirt42.active24.cz/wp-content/uploads/2015/02/UP_2011_05_09_Uzemni_planIaII.pdf

Městský úřad Kunovice: Průmyslové zóny, 2015. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: <http://www.mesto-kunovice.cz/podnikani/prumyslove-zony/>

Městský úřad Napajedla: Územní plán města Napajedla, 2013a. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: <http://www.napajedla.cz/uploads/pdf/oduvodneni.pdf>

Městský úřad Napajedla: Návrh opatření obecné povahy č. 1/2013 ÚP Napajedla, 2013b. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: www.napajedla.cz/uploads/doc/navrh.doc

Městský úřad Napajedla: Program rozvoje města Napajedla, 2013c. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: <http://www.napajedla.cz/uploads/pdf/program-rozvoje-mesta-napajedla.pdf>

Městský úřad Napajedla: Zpráva o činnosti Městského úřadu Napajedla za rok 2014, 2014. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: <http://www.napajedla.cz/soubory/4/Hodnocen%C3%AD%20%C4%8Dinnosti%202014.pdf>

Městský úřad Uherský Brod: 22. zasedání zastupitelstva města Uherský Brod, 2013. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: <http://www.ub.cz/pages.aspx?rp=124&subject=zastupitelstvo&year=2013&idz=136&idk=0&expandMenu=87>

Městský úřad Valašské Meziříčí: jaký je aktuální stav naplněnosti průmyslové zóny?, 2014. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: <http://www.valasskemezirici.cz/doc/40696/>

Městský úřad Valašské Meziříčí: Průmyslová zóna má být na prodej, 2007. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: <http://www.valasskemezirici.cz/doc/13631/>

Městský úřad Valašské Meziříčí: Zpráva o stavu města Valašské Meziříčí, 2006. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: <http://www.valasskemezirici.cz/doc/22854/element/106163/download>

Městský úřad Vsetín: Průmyslová zóna Vsetín - Bobrky, 2003. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: http://www.mestovsetin.cz/vismo/dokumenty2.asp?id_org=18676&id=24952&p1=6528

Městský úřad Vsetín: Přístup radnice k řešení zaměstnanosti, 2006. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: http://spkp.dnh.cz/documents/Reseni_zamestnanosti.pdf

Ministerstvo práce a sociálních věcí: Měsíční statistika struktury uchazečů a volných pracovních míst k 31.7.2015, 2015. [cit. 2015-08-06]. Dostupné z: <https://portal.mpsv.cz/sz/stat/nz/qrt>

Ministerstvo průmyslu a obchodu: Program na podporu průmyslových zón. Praha, 2005, 47 s. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: <http://www.mpo.cz/dokument862.html>

Ministerstvo průmyslu a obchodu: Program na podporu podnikatelských nemovitostí a infrastruktury. Praha, 2015, 37 s. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: <http://www.czechinvest.org/data/files/program-na-podporu-podnikatelskych-nemovitosti-a-infrastruktury-4645-cz.pdf>

Ministerstvo pro místní rozvoj: Revitalizace „brownfields“ v obcích ČR. Praha, 2003, 49 s. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: http://www.ekopolitika.cz/images/stories/brownfields/metodika_brownfields.pdf

Obec Nivnice: Územní plán obce Nivnice - odůvodnění, 2008. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: <http://www.nivnice.cz/urad/uzemni-plan/>

Obecní úřad Tlumačov: Územní plán, 2012. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: <http://www.tlumacov.cz/ou/uzemni-plan-obce-tlumacov.php>

Obecní úřad Tlumačov: Program rozvoje obce Tlumačov, 2013. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: http://www.tlumacov.cz/ou/pro/130626_pro_tlumacov.pdf

Plastikářský klastr: O nás, 2013. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: <http://www.plastr.cz/onas.php>

Regionální informační systém: Okresy Zlínského kraje, 2015. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: <http://www.risy.cz/cs/krajske-ris/zlinsky-kraj/verejna-sprava/spravni-cleneni/okresy/>

Strategická průmyslová zóna Holešov – situační zpráva o realizaci strategického projektu Zlínského kraje, Industry Servis ZK, 2011, 17 s.

Studie Berman Group: Podnikatelské prostředí ve Zlíně z roku, 2006. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: <https://www.zlin.eu/podnikatelske-prostredi-ve-zline-cl-744.html>

Územní studie Rozvoj kombinované dopravy a logistiky na území Zlínského kraje ve vztahu k rozvojovým potenciálům a předpokladům území, 2012. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: <https://www.kr-zlinsky.cz/uzemni-studie-rozvoj-kombinovane-dopravy-a-logistiky-na-uzemi-zlinskeho-kraje-ve-vztahu-k-rozvojovym-potencialum-a-predpokladum-uzemi-cl-445.html>

Zlínský kraj: Představitelé města dále jednájí s CzechInvestem o investicích v regionu, 2003. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z: <http://www.kr-zlinsky.cz/predstavitele-zlinskeho->

kraje-dale-jednaji-s-czechinvestem-o-investicich-v-regionu-aktuality-
1435.html?month=2&year=2012

Zóna Holešov: Dopravní dostupnost, 2008. [cit. 2015-07-26]. Dostupné z:
<http://www.zonaholesov.cz/about.php?kategorie=13>

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

AFI	Sdružení pro zahraniční investice
CRR	Centrum pro regionální rozvoj
ČSÚ	Český statistický úřad
EIA	Environmental Impact Assessment - Posuzování vlivů na životní prostředí
UH	Uherské Hradiště
LF	Lokalizační faktor
MPO	Ministerstvo průmyslu a obchodu
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MPSV	Ministerstvo práce a sociálních věcí
MÚ	Městský úřad
OÚ	Obecní úřad
PZ	Průmyslová zóna
RES	Rejstřík ekonomických subjektů
RISY	Regionální informační systém
ÚP	Územní plán
ZK	Zlínský kraj

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Rozmístění šetřených PZ ve Zlínském kraji	44
Obrázek 2: Obsazenost PZ Holešov	63
Obrázek 3: Vzdálenost PZ k okresnímu městu.....	68
Obrázek 4: Vzdálenost PZ ke krajskému městu Zlín	69
Obrázek 5: Struktura firem dle předmětu podnikání	73
Obrázek 6: Velikostní struktura firem v PZ.....	74
Obrázek 7: Problematické faktory PZ ve Zlínském kraji	80
Obrázek 8: Podíl dojíždějících zaměstnanců ze vzdálenosti větší než 20 km	81

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Počet průmyslových zón v ČR	41
Tabulka 2: Srovnání PZ ve Zlínském kraji.....	64
Tabulka 3: Struktura zaměstnaných dle vzdělání	69
Tabulka 4: Počet nezaměstnaných dle vzdělání	70
Tabulka 5: Nezaměstnanost v kraji dle okresů	71
Tabulka 6: Hodnocení lokalizačních faktorů.....	75

PŘÍLOHY:

Dotazník pro zástupce veřejné správy

1. Jaké okolnosti vedly k vybudování průmyslové zóny?
2. Jaká je rozloha průmyslové zóny a k čemu je určena?
3. Jaké inženýrské sítě jsou zavedeny do průmyslové zóny?
4. Jaká je obsazenost zóny?
5. Jak hodnotíte fungování průmyslové zóny a proč?
6. S jakými problémy se potýká fungování průmyslové zóny?
 - zvýšená doprava
 - příliv dojíždějících pracovníků
 - tlak na ubytovací kapacity
 - zvýšená kriminalita
 - příliv cizinců
 - problémy s technickou infrastrukturou
 - hluk
 - zhoršené životní prostředí
 - jiné:

Dotazník pro firmy lokalizované v průmyslových zónách ve Zlínském kraji

1. Přesunula se firma do průmyslové zóny z jiného místa ve Zlínském kraji?
2. Jaký je počet zaměstnanců?
3. Kolik % zaměstnanců dojíždí ze vzdálenosti větší než 20 km? (hranice okresu.....)
4. Jaká je průměrná mzda?
5. Využívá firma dodavatele ze Zlínského kraje?
 - dodávky běžných služeb
 - dodávky komponentů do výroby
6. Kam proudí odbyt produkce firmy?
 - do Zlínského kraje
 - mimo Zlínský kraj v ČR
 - export do zahraničí
7. Spolupracuje či podporuje firma některou z následujících institucí?
 - vzdělávací instituce
 - charita
 - společenské akce
 - zájmové kluby
 - jiné:
8. Ohodnoťte známkou 1 (nedůležité) až 5 (vysoce důležité) jednotlivé lokalizační faktory, které považujete za důležité a které ovlivnily Vaši firmu při lokalizaci v průmyslové zóně ve ZK?
 - dopravní dostupnost
 - kvalifikovaná pracovní síla
 - cena pracovní síly
 - odbytový trh
 - dodavatelské vztahy
 - kompletní technická infrastruktura PZ
 - velikost a cena pozemku
 - spolupráce se vzdělávacími institucemi
 - spolupráci s veřejnými institucemi
 - jiné:
9. Jaké faktory hodnotíte jako problematické?
 - kvalita a dostupnost dopravní infrastruktury
 - kvalifikovaná pracovní síla
 - spolupráce s veřejnými institucemi
 - nedostatek dostupných a připravených pozemků
 - slabý odbytový trh v kraji
 - nedostatek kvalitních dodavatelů
 - spolupráce v oblasti výzkumu
 - jiné: