

Univerzita Pardubice

Fakulta ekonomicko-správní

Vliv velkých investičních projektů na kvalitu života v regionu

Bc. Vítězslav Dvořák

**Diplomová práce
2013**

Univerzita Pardubice
Fakulta ekonomicko-správní
Akademický rok: 2012/2013

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Vítězslav Dvořák**
Osobní číslo: **E11583**
Studijní program: **N6202 Hospodářská politika a správa**
Studijní obor: **Regionální rozvoj: Urbanismus**
Název tématu: **Vliv velkých investičních projektů na kvalitu života v regionu**
Zadávající katedra: **Ústav regionálních a bezpečnostních věd**

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

Konec 20. století byl na území České republiky ve znamení podpory velkých investorů. Cílem této diplomové práce je s časovým odstupem vyhodnotit, jak se tyto investice projeví v ekonomické výkonnosti regionů a zda přinesly zlepšení kvality života jejich obyvatel.

Udržitelný rozvoj a kvalita života.

Faktory ovlivňující alokaci velkých podniků.

Vliv velkých podniků na kvalitu života v regionu.

Vyhodnocení dopadu stavby konkrétního podniku v regionu.

Rozsah grafických prací:


Rozsah pracovní zprávy: cca 50 stran

Forma zpracování diplomové práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

- BLAŽEK, Jiří. Teorie regionálního rozvoje. 1. vyd. Praha: Karolinum, 2002. ISBN 80-246-0384-5.
- COUNSELL, David. Regions, spatial strategies and sustainable development. 1. vyd. London: Routledge, 2004. ISBN 0-415-31464-X.
- FOTR, Jiří. Podnikatelský záměr a investiční rozhodování. 1. vyd. Praha: Grada, 2005. ISBN 80-247-0939-2.
- GARCÍA MIRA, Ricardo. Housing, space and quality of life. 1. vyd. Aldershot: Ashgate, 2005. ISBN 0-7546-4255-0.
- MEZŘICKÝ, Václav. Environmentální politika a udržitelný rozvoj. 1. vyd. Praha: Portál, 2005. ISBN 80-7367-003-8.
- NÁTR, Lubomír. Rozvoj trvale neudržitelný. 1. vyd. Praha: Karolinum, 2005. ISBN 80-246-0987-8.
- PAYNE, Jan. Kvalita života a zdraví. 1. vyd. Praha: Triton, 2005. ISBN 80-7254-657-0.
- STEJSKAL, Jan. Regionální politika a její nástroje. 1. vyd. Praha: Portál, 2009. ISBN 978-80-7367-588-2.
- VALACH, Josef. Investiční rozhodování a dlouhodobé financování. 2., přeprac. vyd. Praha: Ekopress, 2005. ISBN 80-86929-01-9.
- WOOLLEY, Helen. Urban open spaces. 1. vyd. London: Spon Press, 2003. ISBN 0-419-25690-3.

Vedoucí diplomové práce:


Ing. Martin Maštálka, Ph.D.

Ústav regionálních a bezpečnostních věd


Datum zadání diplomové práce: 30. září 2012

Termín odevzdání diplomové práce: 30. dubna 2013


doc. Ing. Renáta Myšková, Ph.D.

děkanka

L.S.


doc. Ing. Ivana Kraftová, CSc.

vedoucí ústavu

V Pardubicích dne 3. října 2012

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem tuto práci vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 24.7. 2013

Bc. Vítězslav Dvořák

PODĚKOVÁNÍ:

Rád bych tímto poděkoval vedoucímu své diplomové práce Ing. Martinu Maštálkovi, Ph.D. Jeho cenné připomínky a odborné rady mi velmi pomohly. Děkuji mu i za ochotu, se kterou se mi věnoval při konzultacích. Chci také vyjádřit poděkování vedoucím odboru regionálního rozvoje a územního plánování města Kolín Ing. Martinu Tichému a tiskovému mluvčímu společnosti TPCA Radku Kňavovi za poskytnutá data a vstřícnost při řízených rozhovorech.

ANOTACE

Diplomová práce vyhodnocuje působení průmyslové zóny Kolín – Ovčáry, respektive dominantního podniku zóny Toyota Peugeot Citroën Automobile na okres Kolín. V práci je nastíněn koncept udržitelného rozvoje, pojem kvalita života a teorie alokace podniků. Z toho dále vychází analýza konkrétního investičního projektu, která zahrnuje statistické údaje doplněné o vyjádření obou klíčových stran, regionu a podniku.

KLÍČOVÁ SLOVA

Udržitelný rozvoj, kvalita života, alokace velkých podniků, okres Kolín, Toyota Peugeot Citroën Automobile

TITLE

The impact of large investment projects on the quality of life in the region

ANNOTATION

This thesis evaluates the effect of industrial zone Kolín – Ovčáry, or a dominant enterprise Toyota Peugeot Citroën Automobile at the Kolín district. The paper outlines the concept of sustainable development, the concept of quality of life and the theory of allocation enterprises. This further analysis is based on a specific investment project, which includes statistical information together with the expression of two key parties, region and enterprise.

KEYWORDS

Sustainable development, quality of life, the allocation of large enterprises, Kolín district, Toyota Peugeot Citroën Automobile

OBSAH

ÚVOD	- 11 -
1 UDRŽITELNÝ ROZVOJ A KVALITA ŽIVOTA	- 12 -
1.1 UDRŽITELNÝ ROZVOJ	- 12 -
1.1.1 Definice.....	- 13 -
1.1.2 Implementace teorie udržitelného rozvoje.....	- 14 -
1.1.3 Koncepty udržitelnosti	- 16 -
1.2 KVALITA ŽIVOTA	- 17 -
1.2.1 Definice.....	- 17 -
1.2.2 Měření kvality života	- 18 -
1.2.3 Kvalita života v regionu.....	- 19 -
1.3 SHRNUÍ	- 19 -
2 PODNIK A REGION	- 21 -
2.1 REGIONÁLNÍ POLITIKA	- 21 -
2.1.1 Definice.....	- 21 -
2.1.2 Regionální politika EU	- 22 -
2.1.3 Regionální politika ČR	- 23 -
2.2 ALOKACE PODNIKŮ.....	- 23 -
2.2.1 Lokalizační teorie	- 23 -
2.2.2 Lokalizační motivy.....	- 24 -
2.2.3 Lokalizační faktory	- 25 -
2.2.4 Investiční pobídky.....	- 26 -
2.3 PODNIK A JEHO OKOLÍ.....	- 27 -
2.3.1 Firemní cíle	- 28 -
2.3.2 Moderní koncept podnikání.....	- 28 -
2.4 SHRNUÍ	- 29 -
3 PRŮMYSLOVÁ ZÓNA	- 30 -
3.1 PRŮMYSLOVÁ ZÓNA.....	- 30 -
3.1.1 Poloha a rozloha	- 30 -
3.1.2 Základní informace.....	- 31 -
3.1.3 Historie vzniku průmyslové zóny	- 32 -
3.1.4 Pracovní síla.....	- 34 -
3.1.5 Doprava.....	- 35 -
3.2 TPCA	- 35 -
3.2.1 Poloha a rozloha	- 35 -
3.2.2 Základní informace.....	- 36 -
3.2.3 Historie TPCA	- 37 -
3.2.4 Zaměstnanci.....	- 38 -
3.2.1 Výroba	- 39 -
3.3 TPCA A REGION	- 41 -
3.3.1 Alokace z pohledu TPCA	- 41 -
3.3.2 Partnerství TPCA s Regionem.....	- 42 -
3.4 SHRNUÍ	- 43 -
4 VLIV PRŮMYSLOVÉ ZÓNY NA REGION	- 44 -
4.1 PROFIL REGIONU KOLÍNSKO	- 44 -
4.1.1 Poloha a rozloha	- 44 -
4.1.2 Základní informace.....	- 46 -
4.1.3 Historie okresního města	- 47 -
4.1.4 Obyvatelstvo	- 47 -
4.1.5 Průmysl.....	- 48 -
4.2 VLIV INVESTIČNÍHO PROJEKTU NA KVALITU ŽIVOTA V REGIONU	- 48 -
4.2.1 Alokace TPCA z pohledu regionu.....	- 48 -
4.3 INDIKÁTORY KVALITY ŽIVOTA.....	- 49 -
4.3.1 Ekonomické indikátory	- 49 -
4.3.2 Sociální indikátory.....	- 52 -
4.3.3 Environmentální indikátory.....	- 55 -

4.4	SHRNUTÍ	- 58 -
5	VYJÁDŘENÍ ZÚČASTNĚNÝCH STRAN	- 60 -
5.1	OKRUHY OTÁZEK	- 60 -
5.2	ŘÍZENÝ ROZHOVOR SE ZÁSTUPCEM MÚ KOLÍN	- 60 -
5.2.1	<i>Otázky a odpovědi</i>	- 61 -
5.2.2	<i>Shrnutí</i>	- 64 -
5.3	ŘÍZENÝ ROZHOVOR SE ZÁSTUPCEM TPCA	- 65 -
5.3.1	<i>Otázky a odpovědi</i>	- 65 -
5.3.2	<i>Shrnutí</i>	- 68 -
5.4	SROVNÁNÍ	- 68 -
	ZÁVĚR	- 71 -
	POUŽITÁ LITERATURA	- 73 -

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Maslowova hierarchie lidských potřeb.....	- 18 -
Tabulka 2: Průměrná registrovaná nezaměstnanost v blízkých okresech v roce 2012	- 35 -
Tabulka 3: Tržby, zisk a investice TPCA v letech 2005 – 2012	- 38 -
Tabulka 4: Výše finanční podpory TPCA jednotlivým programům	- 43 -
Tabulka 5: Počet volných pracovních míst v okrese Kolín	- 52 -
Tabulka 6: Fluktuace obyvatel v okrese Kolín	- 53 -
Tabulka 7: Zjištěné trestné činy v okrese Kolín	- 54 -
Tabulka 8: Úseky silnice I/38	- 56 -
Tabulka 9: Úsek silnice II/125	- 57 -
Tabulka 10: Úsek silnice II/328	- 57 -
Tabulka 11: Počet dopravních nehod v okrese Kolín	- 58 -
Tabulka 12: Porovnání pohledu regionu a TPCA	- 70 -

SEZNAM ILUSTRACÍ

Obrázek 1: Pilíře udržitelného rozvoje.....	- 14 -
Obrázek 2: Vztah podniku a okolí	- 27 -
Obrázek 3: Podnikové okolí	- 28 -
Obrázek 4: Koncept společenské odpovědnosti	- 29 -
Obrázek 5: Poloha průmyslové zóny	- 31 -
Obrázek 6: Poloha TPCA	- 36 -
Obrázek 7: Podíl exportu TPCA.....	- 37 -
Obrázek 8: Vývoj počtu vyrobených kusů TPCA	- 38 -
Obrázek 9: Vývoj mezd zaměstnanců výroby TPCA.....	- 39 -
Obrázek 10: Poloha okresu Kolín.....	- 44 -
Obrázek 11: Obce okresu Kolín	- 45 -
Obrázek 12: Poloha města Kolín	- 46 -
Obrázek 13: Věkové skupiny okresu Kolín.....	- 48 -
Obrázek 14: Průměrná registrovaná nezaměstnanost v okrese Kolín	- 51 -
Obrázek 15: Volná pracovní místa v okrese Kolín.....	- 52 -
Obrázek 16: Přírůstek stěhování v okrese Kolín	- 53 -
Obrázek 17: Zjištěné trestné činy v okrese Kolín.....	- 54 -
Obrázek 18: Sledované úseky silnic ve městě Kolín.....	- 56 -
Obrázek 19: Počet dopravních nehod v okrese Kolín	- 58 -

SEZNAM ZKRATEK A ZNAČEK

BAT	Best Available Techniques
CRR	Centrum pro regionální rozvoj
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
EU	Evropská unie
ha	hektar
Km ²	kilometr čtvereční
Kč	Česká koruna
ks	kusů
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MÚ	Městský úřad
MVCR	Ministerstvo vnitra České republiky
m ²	metr čtvereční
mld.	miliarda
mil.	milion
MPSV	Ministerstvo práce a sociálních věcí
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
OSN	Organizace spojených národů
PSA	Peugeot Société Anonyme
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
Sb.	sbírky
SRN	Spolková republika Německo
TPCA	Toyota Peugeot Citroën Automobile
UAKE	Ústav aplikované a krajinné ekologie
WHO	World Health Organization

ÚVOD

Konec 20. století byl na území České republiky ve znamení podpory velkých investorů. Cílem vládní politiky bylo tehdy do země přilákat zahraniční kapitál. Jedním z projektů tohoto typu byla výstavba průmyslové zóny Kolín – Ovčáry, na jejímž základě se v regionu alokoval klíčový podnik Toyota Peugeot Citroën Automobile (TPCA). Od spuštění výrobního závodu TPCA uplynulo již téměř osm let, přesto je dění kolem TPCA a průmyslové zóny neustále ostře sledováno ať už ze strany zástupců regionu, nebo ze strany veřejnosti. Diskuse na toto téma navíc v poslední době oživilo jednání o dalších investorech směřujících do průmyslové zóny u Kolína.

Toto byly dostatečné podněty na téma diplomové práce.

Práce je rozdělena na teoretickou a praktickou část poměrem 1/3 pro teoretický podklad a 2/3 pro analýzu investičního projektu. První dvě kapitoly poskytují přehled o nezbytných teoriích a pojmech, a také jsou na jejich základě zvoleny metody použité k hlubší analýze projektu. Kapitoly praktické části se zabývají okolnostmi vzniku průmyslové zóny a jejím vlivem na region, kterým je okres Kolín. V průmyslové zóně, má od začátku dominantní postavení výrobní závod TPCA, proto je hlavní pozornost věnována právě jemu. Z podobného důvodu je velká pozornost vztažena na okresní město Kolín, v jehož blízkosti průmyslová zóna stojí a jehož zástupci stáli u jejího zrodu.

Práce představuje různé úhly pohledu s tím, že statistické údaje doplňují vyjádření obou klíčových stran, regionu a podniku. Objektivní indikátory kvality života čerpající ze statistik tak doplňují řízené rozhovory se subjektivním pohledem zástupců regionu a TPCA. Jednotlivé kapitoly jsou tvořeny s úsilím o logickou strukturu a návaznost.

Cílem diplomové práce je s časovým odstupem vyhodnotit, jak se investiční projekt projevil v regionu. Objasnit okolnosti alokace klíčového podniku a zjistit, zda investiční projekt přinesl zlepšení kvality života obyvatel, nebo zda v jeho souvislosti nevznikly nějaké komplikace.

1 UDRŽITELNÝ ROZVOJ A KVALITA ŽIVOTA

První dvě kapitoly diplomové práce připravují teoretická východiska pro podrobnější analýzu praktické části. Teoretická část diplomové práce nemá za cíl postihnout celou problematiku zahrnutých témat, cílem je vytvořit jakýsi základ, ze kterého následně vyjde praktická část. Struktura teoretické části postupuje od všeobecných pojmů k těm konkrétnějším. Pokud je to možné, nadpisy a podnadpisy si u jednotlivých témat navzájem odpovídají. Na závěr je přidáno stručné shrnutí.

Tato kapitola se zabývá konceptem udržitelného rozvoje, jenž by měl být v současné době základním kamenem každého investičního projektu velikosti a významu alokace společnosti Toyota Peugeot Citroën Automobile u Kolína. Protože investiční projekt tohoto typu má schopnost ovlivňovat kvalitu života ve svém okolí. Co pojem kvalita života zahrnuje a jakým způsobem je možné ji měřit, je dalším tématem kapitoly.

1.1 Udržitelný rozvoj

Společnost ovlivňuje přírodu výměnou hmoty a energie. Hmota je získávána ze země a následně dodávána do ekosystému. Společnost při této činnosti produkuje různé látky, a to jak uvědoměle ve výrobním procesu, tak nechtěně jako vedlejší odpadní produkty, a tím omezuje přirozené systémy. Dochází tak k degradaci prostředí, například zvyšováním kyselosti vody a půd, zvyšováním koncentrace těžkých kovů v půdě či koncentrace Oxidu uhličitého v atmosféře, omezováním základny pro pěstování plodin, rybolovu atd. (Nátr, 2005, s. 21)

Prohlášení, že takový vývoj společnosti je dlouhodobě neudržitelný, se neobjevují pouze v posledních několika letech, ačkoliv právě v těchto letech jsou diskuse na toto téma slyšet nejvíce. Úvahy o udržitelnosti rozvoje naší společnosti jsou mnohem starší. Následuje stručná historie teorie udržitelného rozvoje.

O teorii blízké udržitelnému rozvoji se zmiňoval už anglický ekonom T. R. Malthus (1766 až 1834) v publikaci *An Essay on the Principle of Population* z roku 1878 nebo také anglický filosof J. S. Mill (1806 až 1873) v práci *Principles of Political Economy* vydané roku 1848. Malthus tvrdil, že tlaky vyvíjené exponenciálním růstem lidské populace mají značně negativní vliv na množství zdrojů. Mill zdůrazňoval, že prostředí a příroda musí být chráněny před nespoutaným růstem, má-li být zachován lidský blahobyť. (Nátr, 2005, s. 11)

Později si nutnost šetřit zdroji uvědomuje tzv. Římský klub založený roku 1968. Tato instituce sdružuje významné osobnosti a mimo jiné se zabývá teoriemi o vývoji světa. V

roce 1972 Římský klub uveřejnil zprávu vědeckého týmu Massachusetts Institute of Technology, ve které jsou zahrnuty výsledky simulace vývoje populace při tehdejším využívání zdrojů až do roku 2100. Zpráva říká, že během 21. století dojde k recesi v důsledku vyčerpání těchto zdrojů. V roce 1972 se na toto téma uskutečnila konference Spojených národů, na které se dále rozvíjela myšlenka nutnosti ekologicky přijatelného rozvoje. (The Club of Rome, The story of the Club of Rome, 2012)

Vývoj v této oblasti pokračoval ekonomickými, politickými i etickými diskusemi, a to především po 2. světové válce. Ale teprve konec 20. století bylo období časté frekvence pojmu udržitelný rozvoj v publikacích, vědě a politice. Pojem udržitelný rozvoj pak ještě více vešel do povědomí na Summitu OSN v Riu de Janeiru. (Nátr, 2005, s. 11)

1.1.1 Definice

Všeobecně uznávaná definice udržitelného rozvoje se objevila ve zprávě Komise OSN pro životní prostředí a rozvoj v tzv. Zprávě Brundtlandové (norská politička Gro Harlem Brundtlandová) roku 1987. Definice zní: udržitelný rozvoj je takový rozvoj, který zajistí potřeby současných generací, aniž by bylo ohroženo plnění potřeb generací příštích a aniž by se to dělo na úkor jiných národů. (MŽP, Udržitelný rozvoj, 2012)

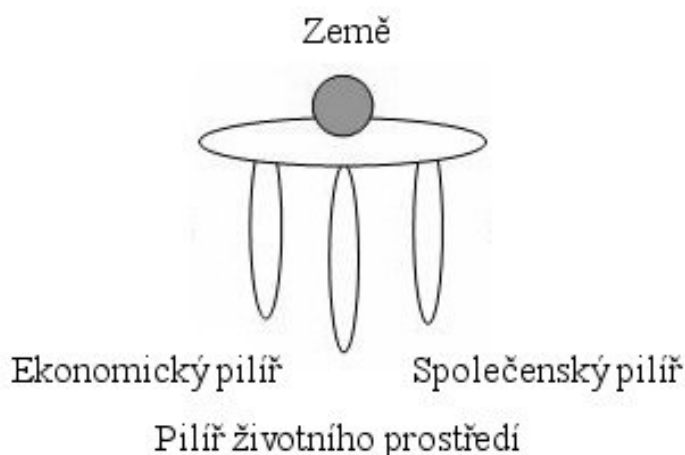
Meadows et al. v hlášení Římského klubu definuje udržitelnou společnost jako: takovou společnost, která může přetrvat generace, je dostatečně předvídatelná, pružná a moudrá na to, aby si nepodkopala jak fyzické, tak sociální systémy, které ji podporují. (Nátr, 2005, s. 12)

Výraz udržitelný rozvoj je také zakotven v české legislativě, konkrétně v Zákoně o životním prostředí z 5.12. 1991 (17/1992 Sb.). Zákon definuje udržitelný rozvoj jako rozvoj, který současným i budoucím generacím zachovává možnost uspokojovat jejich základní životní potřeby a přitom nesnižuje rozmanitost přírody a zachovává přirozené funkce ekosystémů. (MŽP, Udržitelný rozvoj, 2012)

Udržitelný rozvoj bývá často definován jako rovnováha mezi tzv. pilíři udržitelného rozvoje. Rozeznáváme tři pilíře: ekonomický, sociální a environmentální. Někdy se také uvádí čtvrtý pilíř kulturní a pátý pilíř dobrá správa veřejných věcí. Smyslem udržitelného rozvoje je dlouhodobé zajištění uspokojování lidských potřeb. Uspokojování lidských potřeb je podmíněno ekonomicky; pro zajištění lidských potřeb je tedy nezbytný ekonomický pilíř. Ekonomika nemůže existovat mimo společnost – nutnost sociálního pilíře. Společnost a ekonomika jsou součástí životního prostředí – environmentální pilíř. Závislost jednotlivých pilířů udržitelného rozvoje je evidentní. Jak jsou jednotlivé pilíře udržitelného rozvoje silné,

je možné vyjadřovat pomocí pojmu kapitál. Pojem kapitál je zde míněn ve smyslu prostředků produkce, potenciálu pro vytváření bohatství a blahobytu rozšířeného na všechny pilíře udržitelného rozvoje. Kapitál vyprodukovaný ekonomickou činností je základem ekonomického pilíře. Sociální kapitál je tvořen soudržností společnosti, institucionální kapacitou, kulturou, atd. Přírodní kapitál je složen ze zdrojů energie a surovin, rozsahem a spektrem ekosystémových služeb, půdou atd. (Maier, 2012, s. 14 – 15)

Následující obrázek představuje udržitelný rozvoj, jako soustavu tří pilířů, které drží Zemi. Oslabení jednoho z pilířů by znamenalo nerovnováhu celého systému.



Obrázek 1: Pilíře udržitelného rozvoje

Zdroj: UAKE (2003), vlastní úpravy

Uvedené definice říkají, že by se společnost neměla rozvíjet na úkor okolí. Naznačují, že se nejedná pouze o morální důvody pro takové jednání, ale o mnohem závažnější důvody. Podle autorů definic hrozí, že pokud by se lidstvo nechovalo v souladu s udržitelným rozvojem, může dojít k ohrožení budoucí, ale i současné generace. Jak se tedy od teorie přechází k činům?

1.1.2 Implementace teorie udržitelného rozvoje

Na summitu OSN (Organizace spojených národů) konaném roku 1992 v Rio de Janeiru byl přijat strategický a akční plán světového společenství Agenda 21. Dokument stanovuje konkrétní kroky směrem k udržitelnému rozvoji. Realizaci těchto kroků mají na starosti úřady, které mají nejbližší k lidem. Tyto úřady sehrávají důležitou roli ve výchově, reakcích na podněty veřejnosti a napomáhají tak dosažení udržitelného rozvoje. Tomuto nástroji pro realizaci Agendy 21 se říká místní Agenda 21. Hlavní roli v procesu místní Agendy 21 hraje

místní samospráva a státní správa. Bez jejich aktivity nemůže místní Agenda 21 jako dlouhodobý koncepční proces vzniknout. Přijetí tohoto procesu by mělo být napříč politickým spektrem, neboť kvalita života a spokojení občané jsou nadstranické cíle. (Místní Agenda 21, Agenda 21, 2012)

Nezbytnou součástí fungující místní Agendy 21 je podle MŽP:

- strategické plánování a řízení včetně systému financování,
- průběžná komunikace s veřejností,
- systémové a měřitelné směřování k udržitelnému rozvoji. (MŽP, Strategický rámec udržitelného rozvoje České republiky, 2012)

V České republice se o implementaci udržitelného rozvoje do praxe stará Rada vlády pro udržitelný rozvoj, která byla zřízena usnesením vlády č. 778 ze dne 30. července 2003 jako koordinační orgán vlády České republiky pro oblast udržitelného rozvoje a strategického řízení. Předsedou rady je předseda vlády, výkonným místopředsedou pak ministr životního prostředí. Činnost rady se zaměřuje především na zpracování Strategického rámce udržitelného rozvoje České republiky a jeho aktualizaci, zpracování situačních zpráv s vyhodnoceným souborem indikátorů udržitelného rozvoje. V praxi se Rada vlády pro udržitelný rozvoj zabývá například programy udržitelné spotřeby a výroby v České republice. Problematika udržitelné spotřeby a výroby byla rovněž jednou z priorit předsednictví ČR v Radě EU oblasti životního prostředí. Udržitelná spotřeba a výroba, která je definována jako používání služeb a výrobků, které uspokojují základní potřeby společnosti a zlepšují kvalitu života, zároveň minimalizují spotřebu přírodních zdrojů, používání toxických látek, produkci odpadů a škodlivin v průběhu celého životního cyklu služby nebo výrobku tak, aby nebylo ohroženo uspokojování potřeb budoucích generací. Udržitelná spotřeba a výroba je jedním ze základních předpokladů pro dosažení udržitelného rozvoje. (MŽP, Strategický rámec udržitelného rozvoje České republiky, 2012)

Jakým způsobem je možné ověřit, zda implementace udržitelného rozvoje je skutečně nezbytná, případně na kolik je efektivní, umožňují určit koncepty udržitelnosti.

1.1.3 Koncepty udržitelnosti

Ekologická stopa

Koncept, který se snaží dokázat, že lidstvo čerpá zdroje, které má k dispozici dlouhodobě neudržitelně je tzv. ekologická stopa. Autory nápadu pro hodnocení stupně udržitelnosti jednotlivých oblastí lidské činnosti jsou Mathis Wackernagel a William Rees.

Ekologická stopa znamená rozměr biologicky produktivní země, jejíž kapacita je využívána hodnoceným prvkem (jedinec, společnost, stát nebo celé lidstvo). (Holmberg, 1999, s. 17)

Přirovnání W. Reese: „Představte si ekonomiku jako velké zvíře. Otázka, kterou si musíme položit, zní: Jak velkou pastvinu potřebujeme, abychom toto zvíře uživili?“ (Vesmír, Ekologická stopa, 1999)

Při stanovení ekologické stopy se počítá s tzv. přírodním kapitálem. Přírodní kapitál představuje přírodní zdroje (voda, rostlinná hmota, atd.) a přírodní služby (absorpce odpadů, možnost rekreace, atd.). Metoda ekologické stopy kvantifikuje přírodní kapitál využívaný lidskou populací a porovnává jej s celkovým dostupným kapitálem na planetě. Z důvodu vzájemné srovnatelnosti údajů je lidská spotřeba a produkce odpadů převáděna na jedno měřítko. Tím je ekologicky produktivní plocha země, tzn. taková plocha, která poskytuje přírodní kapitál. Zda ekonomika v celosvětovém měřítku funguje udržitelně, vyplývá z porovnání ekologické stopy s plochou produktivní země. Podmínkou udržitelnosti je ekologická stopa nepřevyšující dostupnou plochu. (Vesmír, Ekologická stopa, 1999)

Pokud zanedbáme jakékoliv potřeby ostatních organismů na Zemi, tak v planetárním průměru připadají na jednoho obyvatele necelé 2 hektary ekologicky produktivní země. Pro uchování většiny ekosystémů se předpokládá, že plocha odpovídající 12% celkového povrchu pevnin je dostatečná. Potom by na jednoho obyvatele Země připadalo asi 1,7 hektaru. Současná realita odpovídá přibližně 2,3 hektaru. Podle ekologické stopy v dnešní době lidstvo v celosvětovém průměru překračuje udržitelnou úroveň přibližně o 35%.

Kompas ukazující k trvale udržitelnému rozvoji

Další koncept udržitelnosti pochází od autorů K. H. Robert, H. Daly, P. Hawken aj. Holmberg z roku 1997 pojmenovaný Kompas ukazující k trvale udržitelnému rozvoji. Koncipuje principy, které mají umožnit posuzování naší činnosti z hlediska přiblížení se či naopak vzdalování od udržitelnosti. A také jsou zde zmíněné principy uplatňované v praxi

některých firem a institucí. Autoři formulovali tyto požadavky, které by měl splňovat teoretický model udržitelnosti.

1. Musí být založen na vědeckých koncepcích o tomto světě.
2. Musí obsahovat vědecky podporovanou definici udržitelnosti.
3. Celková perspektiva musí být použitelná v různém měřítku (jednotlivec, rodina, komunita, stát, lidstvo).
4. Mikroekonomická perspektiva nesmí vyžadovat, aby jednotlivci byli nuceni jednat proti svým vlastním zájmům.
5. Musí být dostatečně jednoduchý, aby jej bylo možno realizovat demokratickými metodami.
6. Nesmí vyvolávat neúměrný odpor.
7. Musí umožňovat realizaci, aniž by se předem provedly velké změny ve společnosti.
8. Je žádoucí, aby mohl být využit pro vývoj nových ekonomických pravidel. (Holmberg, 1999, s. 33)

1.2 Kvalita života

Dalším tématem, kterým se tato kapitola zabývá, je kvalita života. Pojem kvalita života je velmi obsáhlý, můžeme se s ním setkat v řadě oborů jako je zdravotnictví, psychologie, geografie, urbanismus atd. Liší se však úhel pohledu, přístupy a používané metody. Od obecné definice text přechází ke způsobu měření kvality života v kontextu území jakým je například okres.

Kvalitou života se zabývali již filosofové starověku jako Sokrates nebo Aristoteles. V současnosti se na tento termín zaměřila pozornost přibližně v polovině 20. století především v souvislosti s ekonomickým rozvojem, který přináší nejen možnost zvýšení uspokojování lidských potřeb, ale také řadu negativ postihující kvalitu života. (Payne, 2005, s. 10)

1.2.1 Definice

Roku 1997 vydala Mezinárodní zdravotnická organizace dokument Měření kvality života, ve kterém definuje kvalitu života jako: „Individuální vnímání vlastního životního postavení v kontextu kulturního a hodnotového systému, ve kterém žijeme, a vnímání našich vztahů k cílům, očekáváním, normám a zájmům, jež jsou podmíněny fyzickým zdravím, psychikou,

mírou nezávislosti, společenskými vztahy, environmentálními podmínkami a vlastními názory.“ (WHO, Measuring of Quality of Life, 1997)

Pro definování kvality života, lze použít také známou Maslowovu hierarchii lidských potřeb. Podle této teorie se lidské potřeby dělí na pět úrovní. Tři spodní patra spadají do potřeb nižší úrovně, čtvrté a páté patro jsou potřeby úrovně vyšší. Při přechodu z jedné úrovně na úroveň vyšší je nezbytně nutné uspokojit potřeby nižší úrovně. V souvislosti s kvalitou života můžeme konstatovat, že kvalitní život je spojen s uspokojováním potřeb vyšší hierarchické úrovně. Jedinec, pro něhož je naplňování potřeby jídla, bezpečí nebo potřeby kolektivu již samozřejmostí a usiluje o uznání a seberealizaci. (Švarcová, 2003, s. 194)

Tabulka 1: Maslowova hierarchie lidských potřeb

5. hierarchická úroveň	Potřeba seberealizace
4. hierarchická úroveň	Potřeba uznání
3. hierarchická úroveň	Sociální potřeby
2. hierarchická úroveň	Potřeby existenční jistoty
1. hierarchická úroveň	Základní fyziologické potřeby

Zdroj: Švarcová (2003, s. 194)

Podle zmíněných definic je patrné, že kvalita života je velmi komplexní termín související s řadou faktorů. Nejedná se jen o faktory zdraví nebo potřeb jednotlivce, ale také o faktory okolí, ve kterém žije. Přestože kvalita života není vyloženě exaktním pojmem a klíčovou roli v jejím hodnocení hraje jedinec, existuje řada způsobů, jak ji měřit.

1.2.2 Měření kvality života

Světová zdravotnická organizace (WHO) odůvodňuje nutnost měření kvality života tím, že oblast jejího hlavního zájmu – zdraví je nezbytné chápat komplexněji. WHO chápe zdraví jako: "Stav úplné fyzické, duševní a sociální pohody, ne pouze nepřítomnost nemoci." Z toho plyne, že měření zdraví a účinky zdravotní péče musí zahrnovat kromě údajů o změnách v četnosti a závažnosti onemocnění, také odhad pohody, a ten může být posouzen měřením kvality života. WHO s pomocí 15 spolupracujících center po celém světě vyvinula dva nástroje pro měření kvality života WHOQOL – 100 a WHOQOLBREF. (WHO, Measuring of Quality of Life, 1997)

Pro účely měření lze na kvalitu života nahlížet ze dvou úhlů pohledu. Za prvé z hlediska psychologického, kdy posuzujeme kvalitu života konkrétního jedince, kterou vytváří vnitřní

psychologické mechanismy. Za druhé z pohledu environmentálního, to znamená z hlediska vnějších podmínek, které ovlivňují psychologické mechanismy člověka. Kvalitu života lze pak vyjádřit prostřednictvím indikátorů kvality života. Indikátory mohou být buď objektivní, nebo subjektivní. (WHO, Measuring of Quality of Life, 1997)

Objektivní indikátory:

- úroveň hospodářství,
- sociální oblast,
- charakteristika životního prostředí.

Konkrétně můžeme hovořit o nezaměstnanosti, kriminalitě případně o ukazatelích životního prostředí. (WHO, Measuring of Quality of Life, 1997)

Subjektivní indikátory:

V případě subjektivních indikátorů je klíčové vnímání výše uvedených indikátorů konkrétním subjektem. Hodnoty objektivních indikátorů získáme ze statistických dat. Subjektivní indikátory lze získat pomocí řízeného rozhovoru nebo dotazníkového šetření. (WHO, Measuring of Quality of Life, 1997)

1.2.3 Kvalita života v regionu

Pokud se budeme kvalitou života zabývat konkrétněji, v kontextu menšího území (např. okresu), mají vliv vlastnosti prostředí a jedinců, kteří území užívají. Většina výzkumů kvality života se soustředí na životní podmínky obyvatel. Nejčastěji pak dochází k výzkumům kvality života znevýhodněných skupin obyvatel (staří lidé, menšiny, obyvatelé s nízkým příjmem, zdravotně postižení) nebo v problémových lokalitách. Účelem zkoumání kvality života v regionu je především získání informací pro státní správu a samosprávu. Dále tyto informace mohou sloužit například jako podklady pro územní plánování či snahu o zlepšení životních podmínek ve zkoumané oblasti. (Kvalita života: Komunitní studie lokalit, 2010, s 10.)

1.3 Shrnutí

Koncepty udržitelného rozvoje se snaží dokázat, že rozvoj společnosti není možné ponechat pouze v režii tržních nebo jiných mechanismů, které neberou v potaz budoucí vývoj planety. Nad uspokojováním potřeb společnosti by měl být vyšší zájem v podobě zachování Země ve stavu hodného kvalitního života budoucích generací. O dodržování tohoto principu usiluje strategický a akční plán světového společenství Agenda 21. Realizaci jednotlivých

kroků směřujících k udržitelnosti uskutečňuje místní samospráva a státní správa v rámci místní Agendy 21.

Kvalita života představuje komplexní pojem související s řadou faktorů. Může se jednat o faktory zdraví, potřeby jednotlivce, ale také o faktory okolí, ve kterém žijeme. V souvislosti s regionem lze kvalitu života měřit na základě indikátorů z oblasti ekonomické, sociální a environmentální. Přestože kvalita života není vyloženě exaktním pojmem a klíčovou roli v jejím hodnocení hraje subjekt, data lze získat ze statistik nebo na základě řízeného rozhovoru, metod, které se také jeví jako vhodné pro účely této diplomové práce.

2 PODNIK A REGION

Kapitola Podnik a region stručně nastiňuje teoretická východiska regionální politiky a její realizaci v kontextu Evropské Unie a České republiky. Dále se kapitola zabývá alokací podniků, především té části alokační teorie, jenž vysvětluje polohu podniku Toyota Peugeot Citroën Automobile. Ze stejného důvodu jsou do kapitoly zařazeny investiční pobídky. Na tuto část pak navazují praktické kapitoly, které alokaci dále konkretizují. Vztah mezi podnikem a regionem je vysvětlen v závěru kapitoly.

2.1 Regionální politika

Regionální politika by měla být nezbytnou součástí teoretického podkladu jakékoliv práce týkající se regionu. Představuje však problematiku natolik obsáhlou a komplikovanou, že není v možnostech této kapitoly ji zcela postihnout. Především to vzhledem k tématu práce není účelné. Kapitola tak přináší pouze několik málo úhlů pohledu, které se jeví vzhledem k tématu práce jako přínosné.

Pojetí regionální politiky se neustále vyvíjí. Snižování rozdílů mezi regiony nahradilo původní myšlenku harmonického rozvoje všech regionů. Nově se také uplatňuje požadavek návratnosti a efektivnosti vložených prostředků. Ekonomicky silné regiony mají poskytovat hospodářské příležitosti pro ekonomické subjekty ze slabších regionů. Tím bude dosažena přirozená transformace slabších nebo postižených regionů. (Stejskal, 2009, s. 11 – 12)

Odpůrci státních zásahů do tržní ekonomiky tvrdí, že tato opatření jsou neefektivní nebo dokonce škodlivá a že nejefektivnějším řešením je regionální politiku nerealizovat. (Viturka, 2010, s. 126)

2.1.1 Definice

Pro regionální politiku neexistuje žádná obecně uznávaná definice, zařazené definice se snaží přiblížit její podstatu.

Regionální politika představuje všechny veřejné intervence, které vedou ke zlepšování geografického rozdělení ekonomických činností, resp. které se pokoušejí napravit určité prostorové důsledky volné tržní ekonomiky pro dosažení dvou vzájemně závislých cílů – ekonomického růstu a zlepšení sociálního rozdělení ekonomických efektů. (Stejskal, 2009, s. 12)

Regionální politika je souborem intervencí, zaměřených podle konkrétní situace státu a jeho regionů a podle očekávaných vývojových tendencí na podporu opatření vedoucích k růstu ekonomických aktivit a lepšímu územnímu rozložení v území a k rozvoji infrastruktury. Základní podmínkou je jasné definování priorit a koncentrace prostředků na tyto priority. Jejím významným cílem je konvergence regionů v rámci určitého územního celku a klíčovým znakem je její selektivnost, to znamená diferenciaci zaměření intervencí na podporu vybraných problémových regionů, které výrazně zaostávají ve svém rozvoji za průměrem v míře, která je společensky uznána za nežádoucí (MMR, Strategie regionálního rozvoje České republiky na roky 2007 – 2013, 2007).

Z uvedených definic je patrné, že regionální politika je cílevědomou činností státní správy a samosprávy, která ovlivňuje spravované území. Stejně tak jako neexistuje jednotná definice regionální politiky, neexistuje ani její jednotný cíl. Cíl závisí na pojetí konkrétní regionální politiky, okolnostech, čase atd. Existují názory, které uplatňování principů regionální politiky považují za zbytečné, či dokonce za škodlivé. Principy regionální politiky používané v České republice podléhají zásadám Evropské unie.

2.1.2 Regionální politika EU

Vzhledem k nízké ekonomické efektivnosti centralizovaného modelu regionální politiky se v EU postupně prosadil model decentralizovaný, který zdůrazňuje aktivní roli regionů. Výrazem tohoto vývoje v rámci EU je zavedení principu subsidiarity tj. přesunu kompetencí k řešení rozvojových problémů směrem k té hierarchické úrovni územní správy, na které tyto problémy vznikají. Harmonizaci a koordinaci pak mají na starosti příslušné unijní instituce. (Viturka, 2010, s. 126)

Regionální politika EU si za primární cíl klade snižování regionálních disparit členských zemí a vychází z hodnot solidarita a soudržnost. Solidarita představuje pomoc občanům a regionům hospodářsky nebo sociálně znevýhodněným ve srovnání s průměrnou situací v členských zemích. Soudržnost znamená, že snižování rozdílů představuje výhodu pro všechny zúčastněné. Z hlediska vynakládaných finančních prostředků na zabezpečení cílů, zaujímá regionální politika v Evropské unii druhou pozici za zemědělskou politikou. Regionální politika EU je prováděna na třech základních úrovních:

- Nadnárodní – relativně nezávisle ji provádí přímo EU.
- Národní – provádějí jednotlivé členské země, přičemž postupně přejímají některá společná pravidla.

- Regionální – existuje ve většině zemí, její pozice je dlouhodobě posilována. (Stejskal, 2009, s. 36)

Nositelé regionální politiky jsou na nadnárodní úrovni evropské instituce, na úrovni národní vláda, ministerstva a ostatní orgány státní správy. Na úrovni regionů jsou to orgány územní samosprávy, ale také to mohou být podniky a instituce. Nástroje regionální politiky jsou především strukturální fondy a Kohezní fond. (Stejskal, 2009, s. 36)

2.1.3 Regionální politika ČR

V České republice se hlavní směry a cíle regionální politiky odvíjejí od Strategického rámce udržitelného rozvoje České republiky. Cíle jsou v interakci s hlavními resortními a krajskými strategiemi a programy dále sladěny s prioritami Evropské unie. Česká republika provádí regionální politiku ve dvou úrovních:

- Státní – prováděna prostřednictvím ústředních orgánů státní správy a zvláštních státem zřízených institucí.
- Regionální – prováděna prostřednictvím územní samosprávy, tj. krajů a obcí. (MŽP, Udržitelný rozvoj, 2012)

2.2 Alokace podniků

První pokusy o vysvětlení alokace ekonomických aktivit se uskutečnily v 17. a 18. století. Původní lokalizační teorie, která se problematikou zabývá, je už pro řadu nedokonalostí opuštěna, nicméně existuje mnoho jejích prvků používaných dodnes. To je také důvodem, proč je v kapitole uveden stručný přehled lokalizační teorie a její součásti – lokalizačních faktorů. (Blažek, 2002, s. 65)

2.2.1 Lokalizační teorie

Základním cílem lokalizačních teorií a modelů obecně je identifikovat faktory, které vedou k lokalizaci ekonomických subjektů a za předpokladu racionálního chování těchto subjektů pak určit jejich optimální rozmístění v území. Ekonomickými subjekty jsou přitom zpravidla myšleny výrobní podniky nebo služby. Předpokladem je pak dokonale konkurenční prostředí. (Čadil, 2010, s. 7)

První významnou teorii lokalizace zpracoval na počátku 20. století Alfred Weber. Zabýval se lokalizací firmy v podmínkách dokonalé konkurence za předpokladu, že odbytiště se nachází v jednom bodě, zatímco se surovinové zdroje nacházejí v jiném. Pokud firma usiluje

o maximalizaci zisku a jestliže výrobní náklady jsou všude stejné, rozhodnutí o lokalizaci se redukuje na nalezení bodu, který minimalizuje přepravní náklady. Výsledky vedou k rozhodnutí umístit firmu poblíž surovinového zdroje (výrobek je lehčí než surovina) nebo poblíž trhu (výrobek je objemnější než surovina, ze které je vyroben). (Dvořáček, 2012, s. 55)

Koncept lokalizačních faktorů je hojně využíván i v současnosti v souvislosti se zahraničními investicemi a výběrem lokalit pro nové závody apod. (Blažek, 2002, s. 65)

Dalším představitelem lokalizační teorie byl Harold Hotelling, který vyjádřil vzájemné závislosti lokalizačních rozhodnutí firem. Podle jeho teorie i malé firmy usilují o pozici monopolu a v konkurenčním boji se snaží získat část tržního prostoru konkurenta tím, že se přiblíží k místu, kde prodává. (Blažek, 2002, s. 67)

Do lokalizačních teorií spadá mimo jiné také teorie centrálních míst, kterou vypracoval Walter Christaller a dále rozpracoval August Loch. Cílem teorie je vysvětlit rozmístění a velikost měst v sídelním systému za idealizovaných předpokladů o racionálním chování zákazníků a firem. Za základní motiv lokalizace firem je považována blízkost k zákazníkům a minimalizace cestovních nákladů pro zákazníky. Z čehož byla odvozena nutnost umístění obchodu v centru příslušného zázemí. Dle této teorie takovým požadavkům nejlépe vyhovuje prostorová organizace založená na pravidelných nepřekrývajících se šestiúhelnících, přičemž střediska jsou umístěna ve středu šestiúhelníku. Ve srovnání s předchozími teoriemi je hlavním přínosem teorie centrálních míst snaha o vysvětlení geografické organizace společnosti jako celku. (Blažek, 2002, s. 68)

Jak už bylo řečeno, lokalizační teorie se především pro četná zjednodušení přestaly používat. Erica Schoenberger například tvrdí, že lokalizaci firem je nutno chápat jen jako jednu složku podnikatelské strategie a je tedy nepravděpodobné, že by se teorii podařilo vystihnout prostorovou strategií firem. (Blažek, 2002, s. 70)

2.2.2 Lokalizační motivy

Lokalizační motivy stojí na prvopočátku každé alokace. Blažek uvádí, že nejobvyklejšími motivy jsou:

- snaha o minimalizaci nákladů,
- proniknutí na nový trh. (2002, s. 69)

V prvním případě je investice motivována snahou o úsporu nákladů a rozhodují ceny vstupů, typickým příkladem jsou investice do výroby. Tyto investice zpravidla směřují do

méně vyspělých regionů s nejnižší cenovou hladinou. Ve druhém případě je investice motivována především snahou o proniknutí na nový trh, příkladem jsou investice do sektoru služeb. Přednost je dáвана metropolitním regionům, které mají v daném státě nejvyšší tržní potenciál. (Blažek, 2002, s. 69 – 70)

2.2.3 Lokalizační faktory

Po určení lokalizačního motivu se hledá takové umístění, které bude nadále maximalizovat výnosy a minimalizovat náklady. (Dvořáček, 2012, s. 55)

Dvořáček uvádí, že při výběru místa podnikání musí podniky brát v úvahu následující faktory:

- rostoucí trhy (poptávka v dané oblasti),
- blízkost trhů (např. čerstvé potraviny),
- komunikační (nejen komunikace, ale celé informační technologie),
- blízkost surovin (zejména pokud se jedná o těžké suroviny),
- nízké pracovní náklady,
- dostupnost kvalifikované pracovní síly,
- možnost nakládat s odpady (firmy pracující s vysoce toxickými materiály),
- dostupnost potřebné energie,
- vládní pobídky (snižují lokalizační náklady). (2012, s. 56)

Čadil dělí lokalizační faktory:

Tvrdé a měkké

Základem pro výběr stanoviště jsou tvrdé faktory (např. pracovní síla). Měkké faktory (např. image města) jsou pro podnikání důležité, ale jsou obtížně měřitelné.

Podle nákladů

Pokud na lokalizační faktory nahlížíme z pohledu nákladů a podniku jde o jejich minimalizaci, mohou mít podobu prostorových nákladů přímo spjatých s územím (např. regionální cenová hladina) nebo náklady na základě pohybu po území (dopravní náklady).

Podle úrovně

Dále můžeme lokalizační faktory rozdělit na úroveň národní (např. politická stabilita) a regionální (dostatek pozemků). (2010, s. 7)

2.2.4 Investiční pobídky

Investiční pobídka stála na začátku podniku Toyota Peugeot Citroën Automobile, jemuž se věnuje praktická část práce, proto je i problematika investičních pobídek součástí teoretického základu.

V současné době se země na všech úrovních ekonomického rozvoje snaží přilákat investiční aktivitu nadnárodních korporací. Rostoucí zájem o tuto politiku začíná vytvářet konkurenční prostředí mezi zeměmi či lokalitami a pobídkové aktivity nabývají na intenzitě. Hrozí proto, že konkurence zvýší investiční pobídky natolik, že přínosy investic nepokryjí náklady na jejich přilákání. (Štrach, 2009, s. 109)

Pro nadnárodní společnosti investiční pobídky představují snížení výrobních nákladů, podporují investiční a inovační aktivitu, a tím pádem zvyšují atraktivitu vyráběných produktů. Smyslem investičních pobídek je přilákat investory, jejichž investice by za neexistence pobídkového systému byly realizovány v zahraničí. Hlavní důvody pro realizaci pobídky jsou podle Štracha obvykle:

- přesun zisků do hostitelské ekonomiky,
- transfer technologií a know – how do hostitelské země. (2009, s. 110)

Důvody realizace investiční pobídky mohou být také mimoekonomické, neboť je tato oblast velmi atraktivní pro politiky. Podle závislosti dopadu investiční pobídky na státní rozpočet existují podle Štracha následující typy pobídek:

- pobídky fiskální – daňové prázdny, celní úlevy,
- pobídky finanční – granty, zvýhodněné úvěry,
- opatření – tržní preference, infrastruktura, a někdy dokonce tržní ochrana.

Fiskální pobídky se projevují ve státním rozpočtu v perspektivním pohledu, pobídky finanční mají okamžitý dopad. Kategorie opatření směšuje oba přístupy. (2009, s. 111)

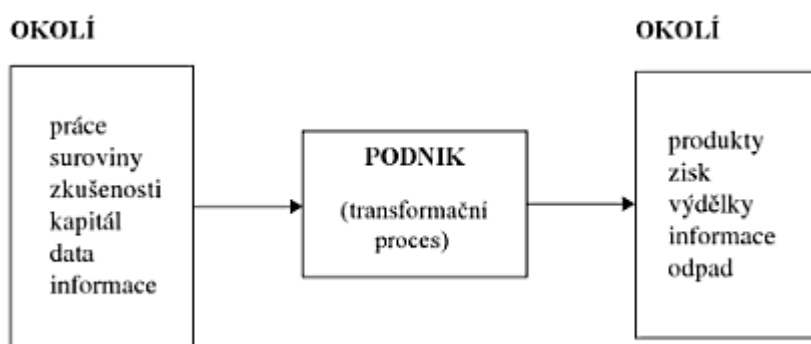
Investiční pobídky v ČR

Za předpokladu splnění podmínek stanovených zákonem č. 192/2012 Sb., lze v České republice získat následující investiční pobídky:

- sleva na dani z příjmů právnických osob,
 - převod území za zvýhodněnou cenu,
 - hmotná podpora na vytvořené pracovního místa,
 - hmotná podpora na školení a rekvalifikace zaměstnanců,
 - hmotná podpora na pořízení majetku (v případě strategické investiční akce).
- (Změna zákona o investičních pobídkách a některých dalších zákonů, 2012)

2.3 Podnik a jeho okolí

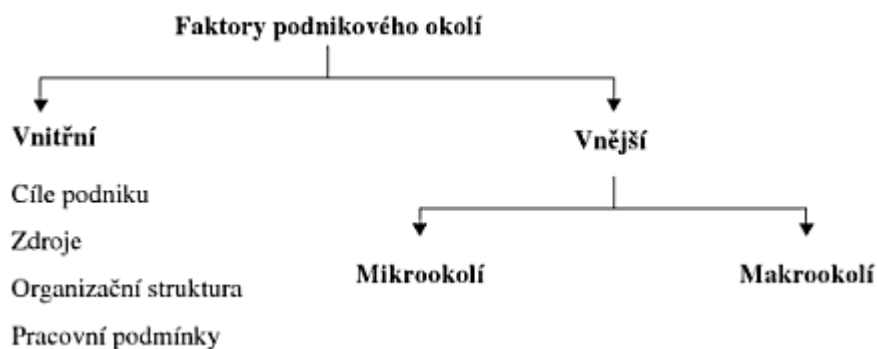
Podnik není ve svém okolí izolován, naopak s ním má blízký vztah, ze kterého může těžit také region. Podnik čerpá ze svého okolí zdroje v nejrůznější podobě a následně je v transformačním procesu mění na produkty, zisk nebo výdělky; ale také na odpad, hluk, či emise.



Obrázek 2: Vztah podniku a okolí

Zdroj: Dvořáček (2012, s. 4)

Do okolí podniku spadá vše, co stojí mimo něj. Znalost tohoto prostředí umožňuje adaptovat se na okolí a plně využívat jeho přínosů. Podnikové okolí můžeme rozdělit na vnitřní a vnější. Vnitřní je spojeno se silami, které působí uvnitř podniku, vnější okolí zahrnuje mikrookolí a makrookolí. Vnitřní okolí je představováno souhrnem sil, které působí uvnitř podniku a mají specifické dopady na řízení podniku. Vnější okolí, reprezentováno faktory mikrookolí, na něž může mít podnik určitý vliv a faktory makrookolí, které mohou mít rozhodující vliv, ale podnik je nemůže ovlivnit. (Dvořáček, 2012, s. 4)



Obrázek 3: Podnikové okolí

Zdroj: Dvořáček (2012, s. 3)

2.3.1 Firemní cíle

Zatímco do konce 70 let 20. století bylo cílem firmy především maximalizovat zisk, teorie chování podniku v tržní ekonomice uvádí, že dnes převládá pluralitní pojetí cílů. Podnik nesleduje pouze jeden cíl, ale celou řadu cílů, z nichž mají dominantní postavení cíle finanční. (Valach, 2005, s. 27)

Hlavní cíle podnikatelské činnosti jsou podle Valacha:

- efektivnost a finanční stabilita podniku,
- podíl podniku na trhu,
- inovace výrobního programu,
- sociální cíle,
- respektování požadavků na ochranu životního prostředí. (2005, s. 27)

Uvedené cíle nejsou vždy zcela konzistentní, může mezi nimi vznikat konflikt. Například splnění některých sociálních cílů nebo cílů v oblasti životního prostředí může být v rozporu s finančními cíli. Proto podnik většinou usiluje o kompromis. (Valach, 2005, s. 27)

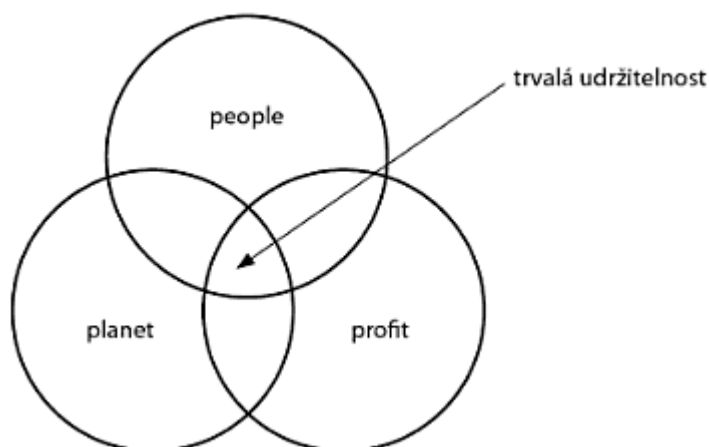
Posun podnikových cílů od cílů jako je zisk, k cílům respektujícím sociálním či environmentální aspekt, způsobil vznik tzv. moderního konceptu podnikání.

2.3.2 Moderní koncept podnikání

Ve vyspělých ekonomikách se velké podniky snaží být s regionem, ve kterém působí v rovnováze. Podniky a představitelé regionu si uvědomují vzájemnou provázanost, a také to, že spolupráce může být prospěšná oběma stranám. Firma, která přijímá koncept společenské odpovědnosti, se snaží při svém podnikání nejen o dosažení zisku, ale bere ohled na všechny

tzv. 3p (people, planet, profit). Přestože podniky mají jisté legislativní povinnosti vůči regionu, mnohdy spolupracují s regionem nad rámec legislativních povinností v těchto oblastech:

- ekonomická oblast,
- sociální oblast,
- environmentální oblast. (KUNZ, 2012, s. 20)



Obrázek 4: Koncept společenské odpovědnosti

Zdroj: Kunz (2012, s. 20)

2.4 Shrnutí

Z existence regionální politiky vyplývá, že lokalizace podniku je důležitá nejen z hlediska podniku samotného, ale také z hlediska jeho okolí. Rozhodování firem o lokalizaci do území je závislé na prvotním lokalizačním motivu a lokalizačních faktorech, které může značně ovlivnit investiční pobídka ze strany státu.

V současné době se velké podniky neorientují pouze na dosažení zisku, ale zohledňují také sociální a environmentální cíle. Moderní koncept podnikání je nastaven tak, aby existovala rovnováha podniku a regionu, ze které by obě strany těžily. Určit, do jaké míry k tomu reálně dochází u podniku, jemuž jsou tyto zásady vlastní, je už úkolem praktické části diplomové práce.

3 PRŮMYSLOVÁ ZÓNA

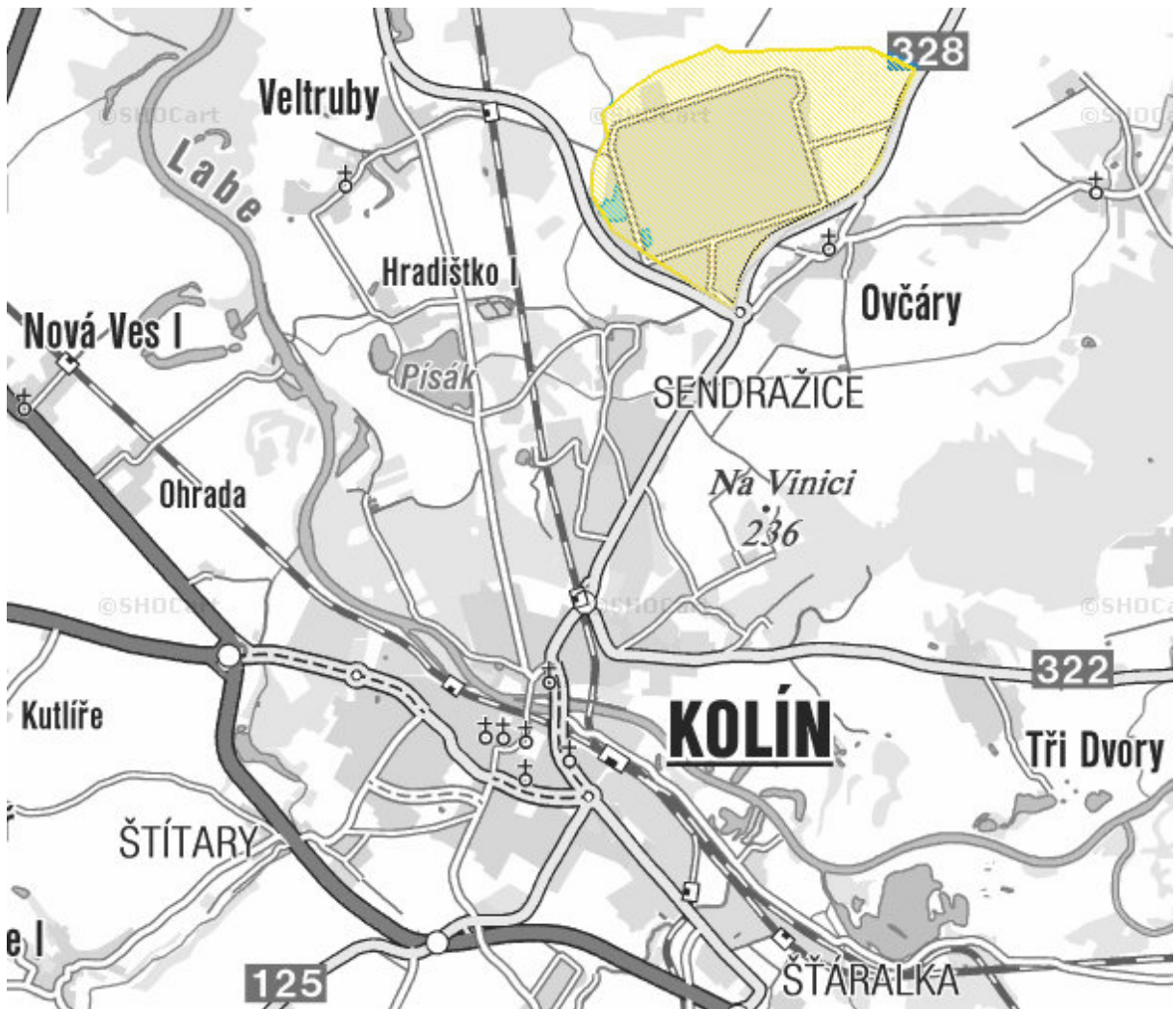
Tato kapitola otevírá praktickou část diplomové práce, která se zabývá vlivem investičního projektu na kvalitu života v regionu. Je tedy nejprve představen investiční projekt a následně region, na který má tento projekt vliv. Praktická část diplomové práce je strukturována tak, aby bylo dosaženo přehlednosti. Pokud je to možné, nadpisy a podnadpisy si u jednotlivých témat navzájem odpovídají. Témata kapitol vždy začínají údaji obecnějšího charakteru, jakými je poloha a rozloha nebo základní informace a později se přechází k podrobnějším údajům o historii atd. Na závěr kapitol je přidáno stručné shrnutí.

Třetí kapitola představuje výstavbu průmyslové zóny Kolín – Ovčáry a klíčový podnik Toyota Peugeot Citroën Automobile. Postupně, jak velí logika, jsou uvedeny nejdůležitější informace o průmyslové zóně a společnosti TPCA. Nechybí údaje o alokaci TPCA nebo informace o spolupráci společnosti s regionem. Celá kapitola představuje spíše mikroekonomický pohled, zatímco následující čtvrtá kapitola problematiku doplňuje pohledem více regionálním.

3.1 Průmyslová zóna

3.1.1 Poloha a rozloha

Průmyslová zóna Kolín – Ovčáry se nachází severně od města Kolín na katastrálním území obce Ovčáry a je vymezena ze severu trasou dálkového vedení hořlavých kapalin, ze západu silnicí II/125, z jihovýchodu silnicí II/328. Zóna má celkovou plochu 370 ha, z čehož je 293 ha určeno investorům, 77 ha zabírá infrastruktura a zázemí zóny. Volná plocha k prodeji činí aktuálně 87 ha. (Interní data MÚ Kolín, 2013)



Obrázek 5: Poloha průmyslové zóny

Zdroj: Mapy CRR (2013), vlastní úpravy

3.1.2 Základní informace

Neobsazené pozemky průmyslové zóny se nacházejí na katastrálním území obce Ovčáry, jsou však majetkem města Kolín. Ostatní pozemky jsou v majetku jednotlivých firem. Největší plochu zaujímá automobilový závod TPCA.

Průmyslová zóna Kolín – Ovčáry je určena velkým investorům, kteří se zabývají výrobou velkosériovou charakteru a obchodní činností. Následuje výběr nejdůležitějších položek z přípustného a nepřípustného využití průmyslové zóny a pravidla pro její prostorové uspořádání.

Přípustné využití území:

- podnikatelská činnost,
- doprovodné, obslužní a logistické plochy,

- velkovýrobní, výrobní, průmyslová činnost.

Nepřípustné využití území:

- maloobchodní zařízení nad 500 m² prodejní plochy,
- rekreace,
- bydlení.

Pravidla prostorového uspořádání:

- dále upřesněna dle konkrétního záměru v územním řízení,
- nutné zřídit zatravněné nezpevněné plochy s keřovou i stromovou zelení,
- součástí projektu bude dokumentace řešení odstavování vozidel zákazníků i zaměstnanců a řešení odtoku dešťových vod z území,
- součástí podnikatelského záměru bude mj. stanovení přepravních kapacit dopravy do závodu. (MÚ Kolín, Průmyslová zóna Kolín – Ovčáry, 1998)

3.1.3 Historie vzniku průmyslové zóny

Průmyslová zóna Kolín – Ovčáry byla připravena pro investora z oblasti automobilového průmyslu na základě zájmu německého koncernu BMW, jehož investice nakonec směřovala do Německa. O zájmu investorů Toyota a PSA, jenž chtěly u Kolína vybudovat společný automobilový závod TPCA, byly české úřady oficiálně informovány v prosinci roku 2001. Na podporu zóny byla přijata tři usnesení vlády (č.708/2001, 66/2002, 421/2002). Díky tomu, mohlo být severně od města Kolín vymezeno území o rozloze 370 ha. Příprava průmyslové zóny začala vypracováním generelu na výstavbu technické a dopravní infrastruktury v roce 2003, kdy už byly rozprodány pozemky prvním pěti podnikům (TPCA, Lear corporation, Gefco, Toyota Tsusho, Yusen Logistics). Následně se k pozemkům zajistila kompletní infrastruktura a jednotlivé sektory se napojily na vodovod a kanalizaci. V roce 2004 bylo dokončeno napojení průmyslové zóny na železnici, o rok později došlo k zajištění potřebné kapacity vody. V únoru 2005 již byla průmyslová zóna natolik vybavena, že společnost TPCA mohla zahájit výrobu. (MÚ Kolín, Průmyslová zóna Kolín – Ovčáry, 1998)

V souvislosti s výstavbou průmyslové zóny město Kolín pro nalákání investora investovalo také do bytové výstavby. Byty mají primárně sloužit zaměstnancům firem působících v zóně. Výstavba průmyslové zóny a bytů pro zaměstnance městu způsobila značné finanční potíže, které přetrvávají dodnes. Kolín se proto snaží rozprodat zbylých 87 ha

průmyslové zóny a část dluhu tím smazat. V roce 2013 závazky činí 760 milionů Kč. (Interní data MÚ Kolín, 2013)

Hlavní pozornost kapitoly je věnována společnosti TPCA, která bude podrobně rozebrána později. Ve zkoumané oblasti se nacházejí i další významní investoři mající vliv na region, proto jsou ve stručnosti představeni také.

Současní investoři

Kromě automobilového závodu TPCA se v průmyslové zóně momentálně nacházejí čtyři investoři, z nichž tři jsou přímo vázáni na TPCA, v případě společnosti Gefco je vazba na TPCA pouze částečná.

GEFCO Česká republika, s.r.o.

Francouzská společnost Gefco zajišťuje distribuci hotových automobilů a jejich přípravu pro zákazníky. Konkrétně zajišťuje distribuci automobilů koncernu PSA (Peugeot, Citroen) a vozů koncernu Toyota (Toyota, Lexus). Gefco také spolupracuje s automobilkou TPCA, pro kterou provádí instalace nadstandardního vybavení vozů, které z technických důvodů nemůže obstarat výrobní linka. Firma má přibližně 180 zaměstnanců a její skladovací kapacita jsou zhruba 7 000 vozů. (Gefco Česká republika, O nás, 2010)

Lear Corporation Czech

Lear Corporation je americká společnost zabývající se výrobou sedadel a elektrických rozvodů pro automobilový průmysl. Její česká pobočka má přibližně 240 zaměstnanců a dodává automobilová sedadla přímo společnosti TPCA. (Lear Corporation, Company, 2013)

Toyota Tsuscho Corporation

Společnost Toyota Tsuscho fungující pod hlavičkou japonského giganta Toyota slouží ke shromažďování, třídění a zpracování odpadu produkovaného průmyslovou zónou. Firma zaměstnává okolo 70 zaměstnanců. (Toyota Tsusho Corporation, Our Company, 2013)

Yusen Logistics Europe

Další společnost s přímou návazností na TPCA je japonská Yusen Logistics, logistické centrum zabývající se skladováním a distribucí obalů a výrobních dílů pro TPCA. Na Yusen Logistics jsou kladeny vysoké nároky z důvodu systému zásobování Just in time používaného automobilkou TPCA. Některé díly totiž neputují na sklad, ale po vykládce rovnou na výrobní linku. Náročnost časového skloubení dopravy a výroby je evidentní. Firma zaměstnává více než 400 zaměstnanců. (Yusen Logistics Europe, About Yusen Logistics Europe, 2013)

Noví investoři

Po odeznění hospodářské krize se do průmyslové zóny u Kolína chystají další společnosti. Město tak má šanci rozprodat zbývající pozemky a vytvořit nová pracovní místa. V posledních měsících probíhá jednání s několika zájemci. Dále jsou uvedeny společnosti, u nichž se alokace jeví jako nejvíce pravděpodobná. (Interní data MÚ Kolín, 2013)

Ingersoll Rand

Ingersoll Rand do průmyslové zóny přesunuje stávající závod, který doposud sídlil v centru Kolína. Jedná se o nadnárodní průmyslovou společnost vyrábějící především chladicí a klimatizační techniku. Její kolínská pobočka vyrábí jednotky přepravního chlazení a klimatizací pro autobusy a lehká kolejová vozidla. Firma má v Kolíně více jak 450 zaměstnanců. V případě tohoto investora jsou již vyjednávání u konce a dochází k výstavbě závodu. V souvislosti s přesunem firma hovoří o rozšíření výroby, a tak by v budoucnu pracovních míst mělo přibýt. (Interní data MÚ Kolín, 2013)

Dirac Industries

Belgická společnost Dirac Industries má podepsanou smlouvu o koupi pozemku v průmyslové zóně a do budoucna slibuje pracovní místa téměř pro 200 lidí. Firma figuruje na poli nezávislých řešení na poli Elektrotermických instalací (průmyslového elektrického ohřevu). (Interní data MÚ Kolín, 2013)

Amesbury

Zastupitelstvo města Kolín rovněž souhlasilo s uzavřením smlouvy o smlouvě budoucí na prodej pozemku společnosti Amesbury. Firma má zájem postavit na pozemcích skladové prostory. Situace je však komplikovaná, neboť záměr firmy není zcela v souladu s přípustným využitím zóny (Kolín si stanovil podmínku, že 65 % plochy musí být věnováno výrobě). Amesbury proto hledá partnera, který by výrobní linky postavil. (Interní data MÚ Kolín, 2013)

3.1.4 Pracovní síla

Pokud uvažujeme dojezdový čas zaměstnanců do oblasti pod jednu hodinu, má průmyslová zóna teoreticky k dispozici pracovní sílu z osmi okresů, celkem 612 132 zaměstnanců, z nichž 7,8 % je registrováno na úřadech práce jako uchazeči o zaměstnání. V tabulce jsou jednotlivé okresy seřazeny podle vzdálenosti od průmyslové zóny. U každého okresu je uvedena pracovní síla a průměrná registrovaná nezaměstnanost za rok 2012 vypočítaná dle nové metodiky (ukazatel Podíl nezaměstnaných osob). (Integrovaný portál MPSV, Časové řady, 2012)

Tabulka 2: Průměrná registrovaná nezaměstnanost v blízkých okresech v roce 2012

Okres	Pracovní síla	Nezaměstnanost
Kolín	65 195	9,6 %
Kutná Hora	50 484	9,6 %
Mladá Boleslav	85 647	4,8 %
Nymburk	63 537	9,1 %
Pardubice	113 544	6,3 %
Chrudim	70 901	8,6 %
Jičín	53 947	7,3 %
Hradec Králové	108 877	7,3 %
Celkem	612 132	7,8 %

Zdroj: MPSV (2012), vlastní zpracování

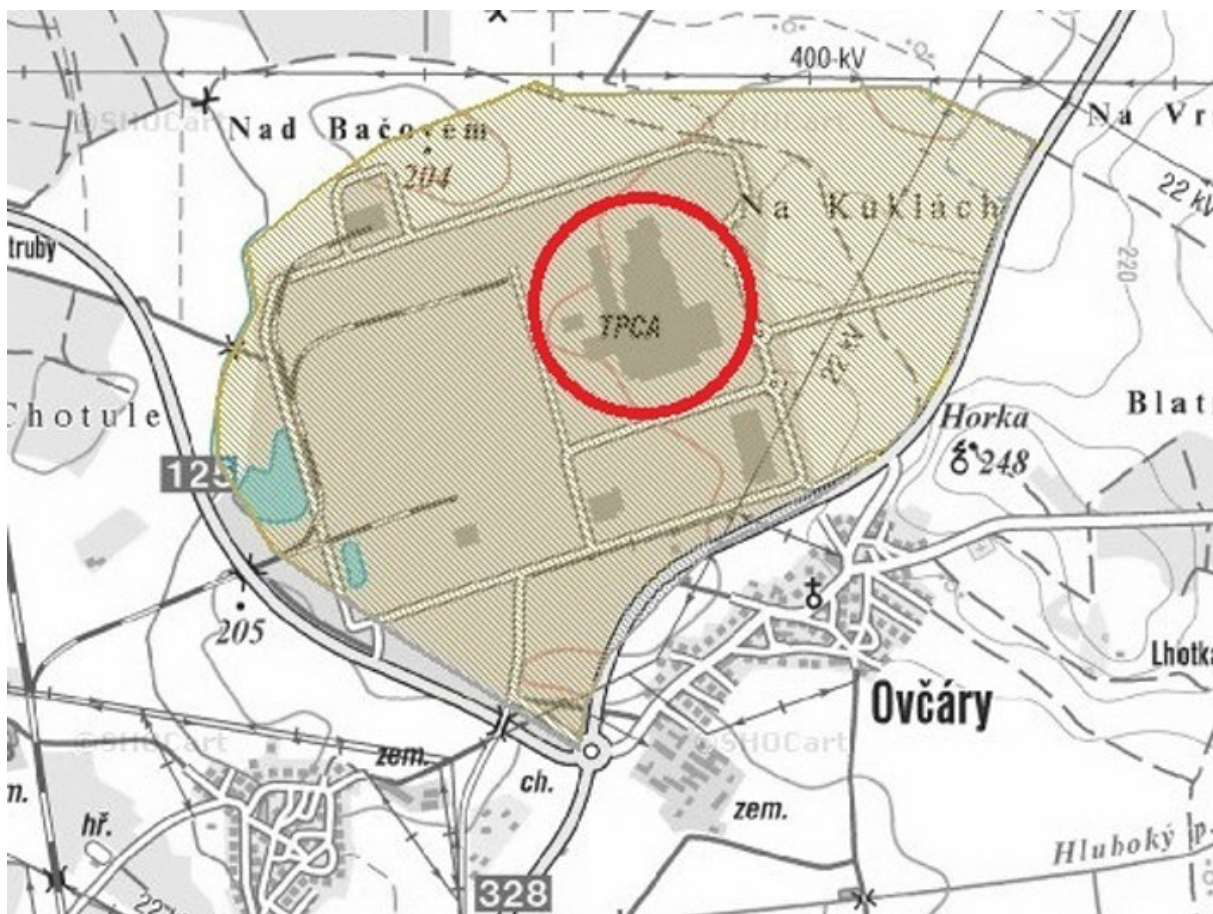
3.1.5 Doprava

7 Km od lokality je možnost napojení na dálnici D11 (Praha – Hradec Králové), dále je v blízkosti silnice I/38 (Mladá Boleslav – Kolín – Jihlava – Znojmo). Snadno dosažitelné jsou také hlavní celostátní železniční tratě č. 231 (Praha – Lysá n. Labem – Poděbrady – Kolín) s nejbližší železniční stanicí Veltruby (1,5 km). Je zde návaznost na I. a III. tranzitní železniční koridor – trať č. 011 a 010 (Praha – Kolín – Česká Třebová) v železniční stanici Kolín (3 km). Přímo v zóně se nachází železniční vlečka. Lokalita je v dosahu Labské vodní cesty (Pardubice – Chvaletice – Mělník – Hřensko – SRN); s nejbližším přístavem Kolín (3 km). V blízkosti průmyslové zóny (10 Km) je veřejné vnitrostátní letiště Kolín. Letiště Václava Havla Praha se nachází ve vzdálené 65 Km od průmyslové zóny. (Interní data MÚ Kolín, 2013)

3.2 TPCA

3.2.1 Poloha a rozloha

TPCA se nachází přibližně uprostřed průmyslové zóny, zabírá největší plochou 124 ha z čehož celých 21 ha je zastavěno výrobním závodem. (Interní data TPCA, 2013)

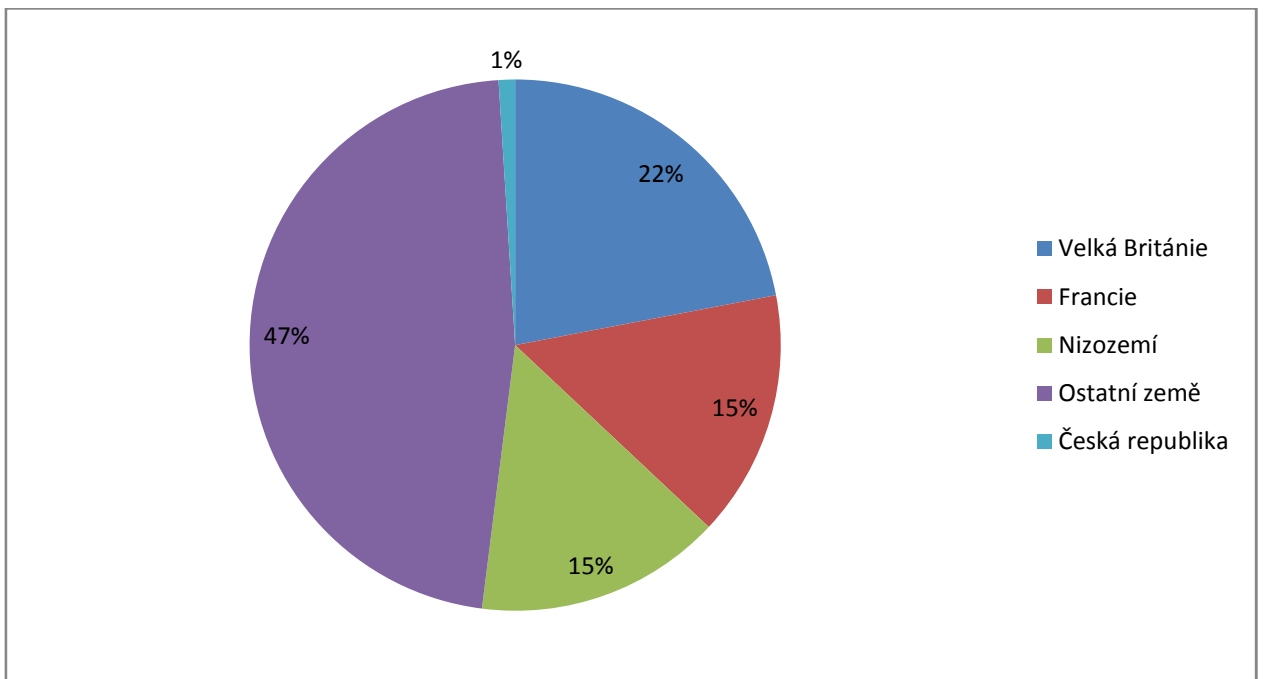


Obrázek 6: Poloha TPCA

Zdroj: Mapy CRR (2013), vlastní úpravy

3.2.2 Základní informace

Toyota Peugeot Citroën Automobile je joint – venture japonské Toyota Motor Corporation a francouzského koncernu PSA (Peugeot a Citroën). TPCA představuje nejvýznamnější podnik sídlící v průmyslové zóně Kolín – Ovčáry. V letech 2007 a 2009 tržby TPCA přesáhly 50 miliard korun, čímž se zařadilo na pozici jednoho z největších exportérů v České republice. Závod vyrábí modely Toyota Aygo, Peugeot 107 a Citroën C1 oficiálně představené na Ženevském autosalonu v roce 2005. Jedná se o malé městské automobily, sdílející stejnou platformu. Poměr vyráběných modelů je 1/3 pro každou značku. Výrobní kapacita závodu činí více jak 300 tisíc vozů ročně, 1000 aut za den. Z vyrobených vozů jde 99% na export. Země, do kterých TPCA vyváží nejvíce: Velká Británie, Francie a Nizozemí. (Interní data TPCA, 2013)



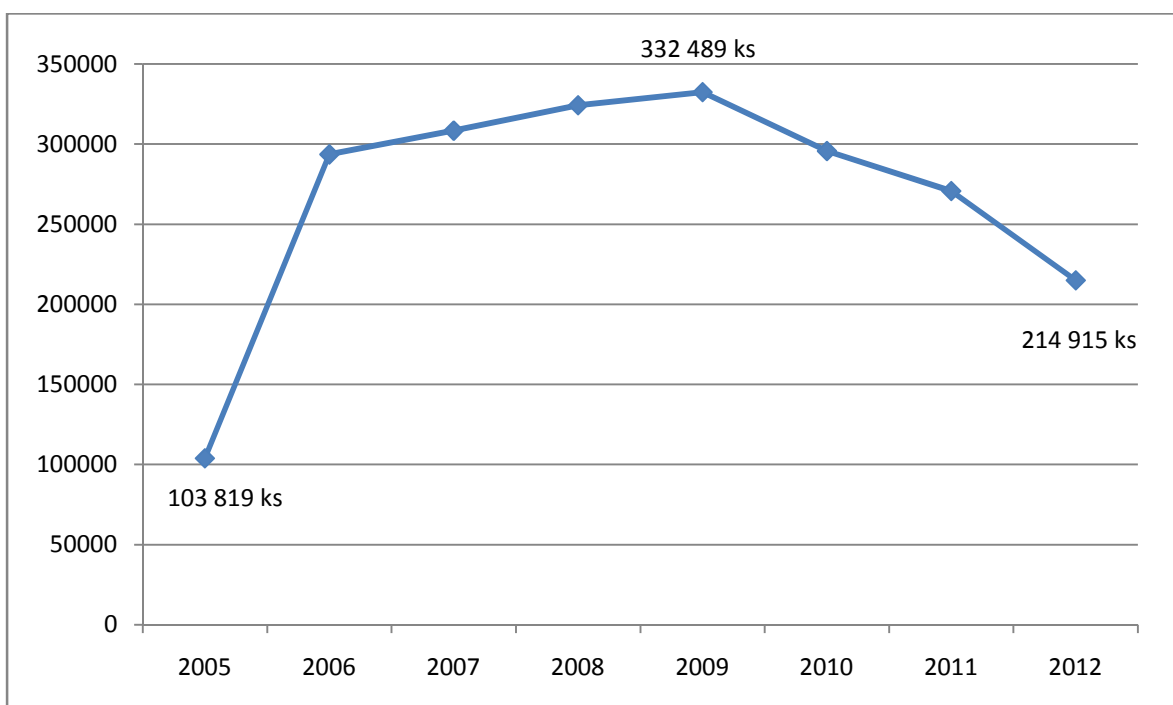
Obrázek 7: Podíl exportu TPCA

Zdroj: TPCA (2005 - 2012), vlastní zpracování

3.2.3 Historie TPCA

Na začátku roku 2000 Toyota a PSA zvažují společný vývoj malých automobilů. O rok později, 12. července 2001 je v Bruselu podepsána smlouva o spolupráci. Vznik kooperace mezi Toyotou a PSA dovršila smlouva o společném podniku podepsána 8. ledna 2002. Od začátku výstavby závodu (10. Dubna 2002) k jeho oficiálnímu otevření (31. Května 2005) uplynuli pouze 3 roky. V prosinci 2004 byl v TPCA spuštěn zkušební provoz a konečně 28. února 2005 sjel z výrobní linky první automobil pro komerční prodej. (Interní data TPCA, 2013)

Graf ukazuje dosahované objemy vyrobených vozů v letech 2005 až 2012. Nejmenší objem výroby (103 819 ks) byl pochopitelně v roce 2005, kdy automobilka začínala, naopak nejvíce vozů se vyrobilo v roce 2009 (332 489 ks). Výrazný pokles produkce v roce 2012 (214 915 ks), je mimo jiné způsoben novou konkurencí, kterou představuje koncern Volkswagen Group. (Interní data TPCA, 2013)



Obrázek 8: Vývoj počtu vyrobených kusů TPCA

Zdroj: TPCA (2005 - 2012), vlastní zpracování

Tabulka ukazuje tržby a zisk před zdaněním, které TPCA dosahovalo v průběhu let. Ztrátu podnik vykázal pouze první rok, nicméně zisk v letech 2011 až 2012 prudce klesl, což souvisí se snížením poptávky vlivem konkurence a také s tím, že se schyluje ke konci životního cyklu vyráběných modelů. Naopak investice za celou dobu neklesly. TPCA poslední dobou zainvestovalo do nové automatizace a stojí před výrobou nových modelů. (Interní data TPCA, 2013)

Tabulka 3: Tržby, zisk a investice TPCA v letech 2005 – 2012

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Tržby v mld. Kč	17,97	49,41	51,28	49,10	51,82	44,71	39,67	34,2
Zisk před zdaněním v mld. Kč	- 2,21	1,2	1,4	1,4	1,44	1,4	0,4	0,32
Investice v mil. Kč	17,72	17,99	18,29	18,64	18,74	18,82	19,22	20,3

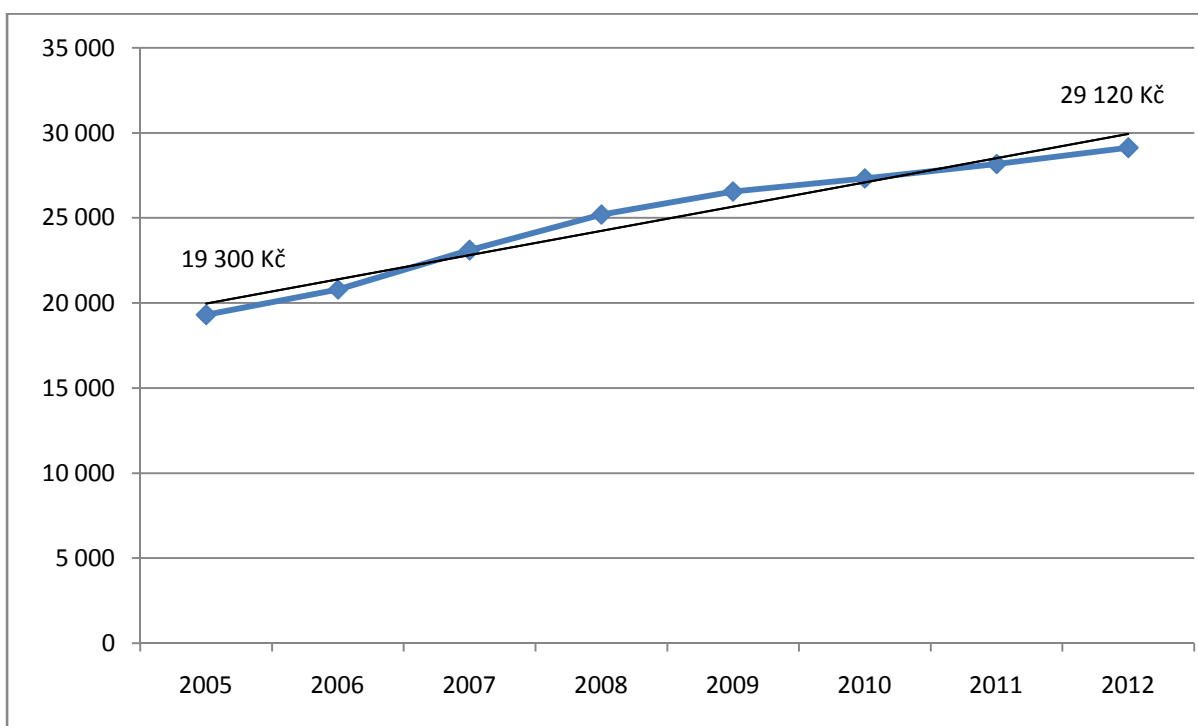
Zdroj: TPCA (2005 - 2012), vlastní zpracování

3.2.4 Zaměstnanci

TPCA má nyní (stav k červnu 2013) 2 414 zaměstnanců, čímž se řadí nejen mezi největší zaměstnavatele v regionu, ale také v celé České republice. Průměrný věk zaměstnanců je 34 let. 82 % zaměstnanců jsou muži, zbylých 18 % ženy. 70 % zaměstnanců pochází z

kolínského regionu. Zaměstnanci výroby pracují ve dvousměnném provozu. TPCA má velmi vstřícný přístup ke studentům. Spolupráci nabízí středoškolským i vysokoškolským studentům, a tak si vychovává potenciální budoucí zaměstnance. (Interní data TPCA, 2013)

Společnost sleduje průměrnou mzdu zaměstnanců výroby, protože představují přibližně 90% všech zaměstnanců a z hlediska statistiky by bylo nevhodné do průměru zařazovat platy top managementu apod. Průměrná hrubá mzda zaměstnanců výroby měla v letech 2005 až 2012 rostoucí trend, jak ukazuje graf. V roce 2005 činila 19 300 Kč, zatímco v roce 2012 to už bylo 29 120 Kč. Nárůst 34% za 8 let. Pokud nejnovější údaj srovnáme s průměrnou hrubou mzdou v celé České republice pro rok 2012 (25 137 Kč), mzda v TPCA o 14 % převyšuje celorepublikový průměr. (Interní data TPCA, 2013)



Obrázek 9: Vývoj mezd zaměstnanců výroby TPCA

Zdroj: TPCA (2005 - 2012), vlastní zpracování

3.2.1 Výroba

Výrobní systém TPCA je založen na důmyslné organizaci práce, vysoké efektivitě a kvalitě. Cílem je vyrobit produkt nejvyšší kvality za co nejnižší cenu. Nesmí být ovšem opomenuta ani ekologická stránka věci.

Ekologie

Firemní filosofie TPCA pojímá pojem ekologie komplexně, a tak se s přístupy šetrnými k životnímu prostředí lze setkat ve výrobě, u zaměstnanců a produktů. Ve výrobě to znamená

šetrné využívání energetických zdrojů, minimalizaci odpadů, recyklaci a ohleduplné výrobní technologie. Zaměstnanci TPCA jsou pak nabádáni k dodržování šetrných přístupů k životnímu prostředí, jak v pracovní době, tak ve svém volnu. Posledním článkem podílejícím se na dobrém ekologickém obraze závodu jsou samotné vozy. K jejich výrobě se používá vysoký podíl recyklovatelných dílů, motory jsou díky moderním technologiím a nízké hmotnosti velmi úsporné. V areálu automobilky chce TPCA postupně vysadit 25 tisíc stromů a keřů, což má továrnu lépe začlenit do okolní krajiny, zmírnit prašnost a hluchnost. To, že je TPCA dlouhodobě udržitelnou továrnou z environmentálního hlediska potvrzuje přidělená certifikace BAT (Best Available Techniques) nebo mezinárodním certifikát řízení ochrany životního prostředí EN ISO 14001:2004. (Interní data TPCA, 2013)

Inovace

V souvislosti s výrobním systémem nelze opomenout světově uznávané inovace v oblasti výroby, které pocházejí od společnosti Toyota. Ve stručnosti jsou popsány nejznámějšími z nich.

Kaizen

Kaizen je systém neustálého zlepšování. V praxi funguje tak, že zaměstnanci na všech pozicích jsou motivováni k tomu, aby nápady přispívaly ke zlepšování výroby. Autor nápadu, uvedeného do praxe je odměněn.

Jidoka

Jidoka je koncept, který předchází plýtvání způsobeného závadou na voze. Energie vynaložená na odstranění takové závady totiž nepřináší žádnou přidanou hodnotu. Procesy a zařízení jsou navrhovány tak, aby se zastavily v okamžiku výskytu problému. Každý zaměstnanec, který zjistí na voze chybu, může zastavit výrobní linku, aby se chyba nedostala dál.

Just – in time

Just – in – time je zásobovací koncept, jehož výsledkem je minimalizace skladových zásob. Ty totiž představují zbytečné náklady a plýtvání. Výrobní proces je řízen přirozenými zákony nabídky a poptávky, a tak jsou díly do výrobního procesu dodány přesně v okamžiku, kdy je proces potřebuje. (Interní data TPCA, 2013)

3.3 TPCA a region

3.3.1 Alokace z pohledu TPCA

Prvotním lokalizačním motivem Toyoty a PSA při hledání vhodné lokality pro výstavbu výrobního závodu TPCA byla minimalizace výrobních nákladů. Další roli sehrály lokalizační faktory, a také politika tehdejší vlády, která se za pomoci investičních pobídek snažila do země přilákat více zahraničních investorů. (Interní data TPCA, 2013)

Lokalizační faktory

Lokalizační faktory můžeme rozdělit na ty, které hovořily ve prospěch České republiky a na lokalizační faktory, které rozhodly o regionu. Česká republika byla z pohledu TPCA vhodnou zemí, protože se nacházela ve středu Evropy (jeden z požadavků investorů Toyota a PSA), má dobré napojení na distribuční sítě, průmysl zde má velkou tradici, a tak existuje dostatek kvalifikovaných pracovních sil. Co se týče konkrétního umístění v České republice, kolínský region byl výhodný svou polohou, již existujícím průmyslovou základnou a dostatkem kvalifikovaných zaměstnanců.

Lokalizační faktory ve prospěch ČR:

- relativní blízkost klíčových trhů,
- dostupnost kvalifikované pracovní síly,
- relativně nízké náklady na pracovní sílu.

Lokalizační faktory ve prospěch regionu:

- dostatek kvalifikované pracovní síly,
- napojení na dopravní infrastrukturu,
- dostupnost energie. (Interní data TPCA, 2013)

Investiční pobídky

Investiční pobídka sestavená vládou České republiky necílila na investora z konkrétního odvětví, ale s ohledem na strukturu pracovních pozic a charakteru Kolínska, jakožto průmyslového regionu, se výrobní podnik jevil jako ideální. Investiční pobídka byla realizována formou:

- slevy na dani z příjmů,
- převodu území za zvýhodněnou cenu,

- vybudování potřebného zázemí, komunikací a bytů pro zaměstnance TPCA. (Interní data MÚ Kolín, 2013)

3.3.2 Partnerství TPCA s Regionem

Společnost velikosti a významu TPCA značnou měrou ovlivňuje své okolí ať už pozitivním, či negativním způsobem. TPCA si tuto odpovědnost uvědomuje a snaží se ve spolupráci s regionem přispět ke zvyšování kvality života.

Níže je uveden přehled aktivit s konkrétními příklady a tabulka s přibližným objemem vynakládaných prostředků.

Přehled programů

Partnerství pro Kolínsko

Grantový program Partnerství pro Kolínsko vznikl s cílem podporovat projekty neziskových organizací v regionu. TPCA se soustředí na tři hlavní oblasti. Oblast životního prostředí, oblast dopravy a oblast vzájemného soužití. Cílem programu je přispět k udržitelnému rozvoji Kolínska, ekonomické, environmentální a sociální rovnováže a k zapojení občanů regionu do dění. Program je realizován pomocí občanského sdružení Prostor z Kolína z prostředků TPCA. Každý rok jsou vybírány veřejně prospěšné projekty, které jsou podpořeny celkovou částkou 4 milióny korun. V roce 2013 byla částka 4 miliony korun rozdělena mezi 12 projektů, z nichž 4 byly z oblasti životního prostředí, 5 projektů má za cíl zvýšit bezpečnost na našich silnicích a 3 projekty se věnují zlepšení vzájemného soužití obyvatel v kolínském regionu.

Zaměstnanci

V rámci tohoto programu TPCA podporuje volnočasové aktivity svých zaměstnanců. Zaměstnanci TPCA přispívají svým dílem k růstu regionu a snahou společnosti je v tom podporovat. Díky tomuto programu mohl vzniknout například TPCA Bike Team, nebo každoroční charitativní sbírka, jejíž výtěžek putuje neziskovým organizacím v regionu.

Vzdělávání

Strategický význam TPCA přikládá spolupráci se studenty. Aktivity společnosti jsou v oblasti vzdělávání zaměřeny na vysokoškolské i středoškolské studenty. Studentům středních průmyslových škol je umožněno absolvovat čtrnáctidenní praxi v automobilce a ověřit si své znalosti. Pro studenty vysokých škol TPCA organizuje odborné stáže a nabízí spolupráci při zpracování diplomové práce.

Sponzorství

TPCA sponzoruje nejvýznamnější kulturní a společenské události v regionu. Například mezinárodní festival dechových orchestrů Kmochův Kolín. (Interní data TPCA, 2013)

Vynaložené finance

Na podporu Kolínska TPCA věnovala od doby své existence více než 95 milionů korun. Výše prostředků jednotlivých programů je uvedena v tabulce.

Tabulka 4: Výše finanční podpory TPCA jednotlivým programům

Program	Částka v Kč
Partnerství pro Kolínsko	4 miliony/rok
Zaměstnanci	50 tisíc/měsíc
Vzdělávání	Vysokoškolské stáže jsou placené 100 Kč/hod
Sponzorství	Různá výše částek na různé projekty

Zdroj: TPCA (2005 - 2012), vlastní zpracování

3.4 Shrnutí

Vznik průmyslové zóny a alokace klíčového podniku byla z velké části zásluha třetí vlády České republiky (1998 – 2002). Sehrály roli také alokační faktory jakými je výhodná poloha, adekvátní pracovní síla nebo kvalitní infrastruktura. Společnost TPCA se chová v rámci konceptu udržitelnosti, a tak dbá na všechny jeho pilíře (environmentální, sociální a ekonomický). Využívá technologie nejšetrnější k životnímu prostředí, spolupracuje s regionem formou grantových programů a samozřejmě přináší regionu ekonomické výhody.

Od samého počátku projektu uplynulo již více než deset let a za dobu své existence projekt značně ovlivnil průmyslovou základnu v regionu, a tím pádem i kvalitu života. Na otázku jak, se snaží odpovědět následující kapitola.

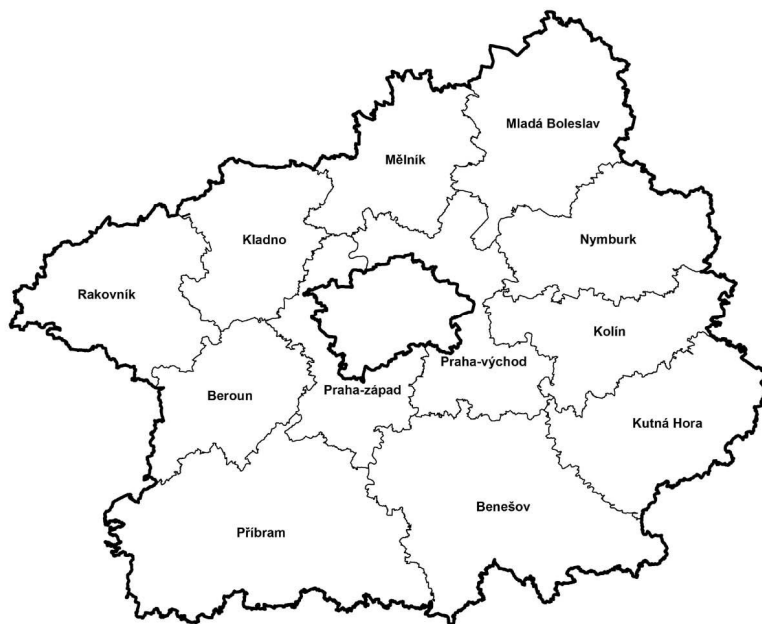
4 VLIV PRŮMYSLOVÉ ZÓNY NA REGION

Čtvrtá kapitola nabízí regionální pohled na průmyslovou zónu Kolín – Ovčáry. Nejprve je představen sledovaný okres, včetně informací o okresním městě, v jehož těsné blízkosti byla investice realizována. Později se kapitola znovu dotýká alokace investora, tentokrát však uvádí důvody, proč region o investora projevil zájem. Z toho pak vychází sledované indikátory kvality života, jenž se snaží na základě statistik objektivně vyjádřit, na kolik byla očekávání regionu naplněna, případně jak investor ovlivňuje další oblasti.

4.1 Profil regionu Kolínsko

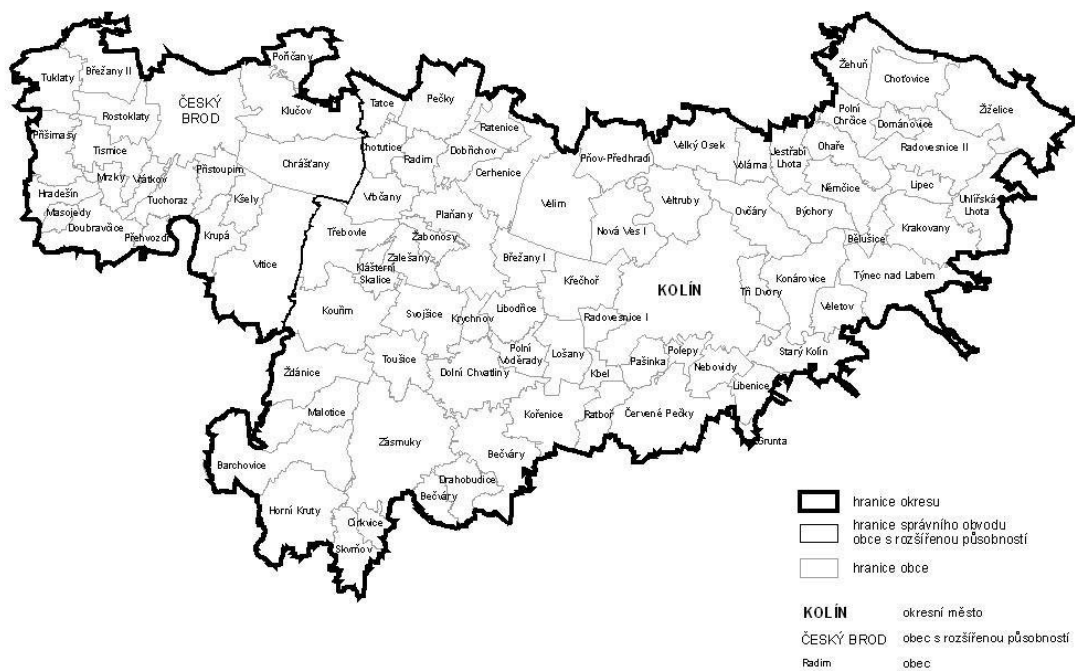
4.1.1 Poloha a rozloha

Okres Kolín leží na východě Středočeského kraje. Má protáhlý tvar od západu k východu, východní hranici tvoří okresy Hradec Králové a Pardubice, na severu hraničí s okresem Nymburk, na západě s okresem Praha – východ, na jihu s Benešovem a Kutnou Horou. Okresní město Kolín se nachází přibližně 60 km východně od Prahy a rozprostírá se na obou březích řeky Labe. Město leží na okraji Polabské nížiny, od jihu a západu se do města svažují výběžky Českomoravské vrchoviny. Centrum města je umístěno na skále na levém břehu Labe. Okres má rozlohu 744 km² a co do velikosti zaujímá 8. místo z celkem 12 – ti okresů Středočeského kraje. Město Kolín zaujímá 35 km². (MÚ Kolín, Geografické informace, 2011)



Obrázek 10: Poloha okresu Kolín

Zdroj: ČSÚ (2011)



Obrázek 11: Obce okresu Kolín

Zdroj: ČSÚ (2011)



Obrázek 12: Poloha města Kolín

Zdroj: Mapy CRR (2013), vlastní úpravy

4.1.2 Základní informace

Do okresu náleží 89 obcí, z nichž 6 je městem a 3 mají statut městyse. Region je typický rovinným až mírně zvlněným reliéfem, který pozvolna stoupá od severu k jihu a od východu na západ. Nejnižše položeným místem okresu je v severní části hladina řeky Labe (187 m n.m.), naopak nejvýše položeným místem je vrch Skalka (516 m n.m.) u Kostelních Střímelic. Téměř 75 % z rozlohy okresu zaujímá zemědělská půda, lesy pouze 13 %. (ČSÚ, Charakteristika okresu Kolín, 2012)

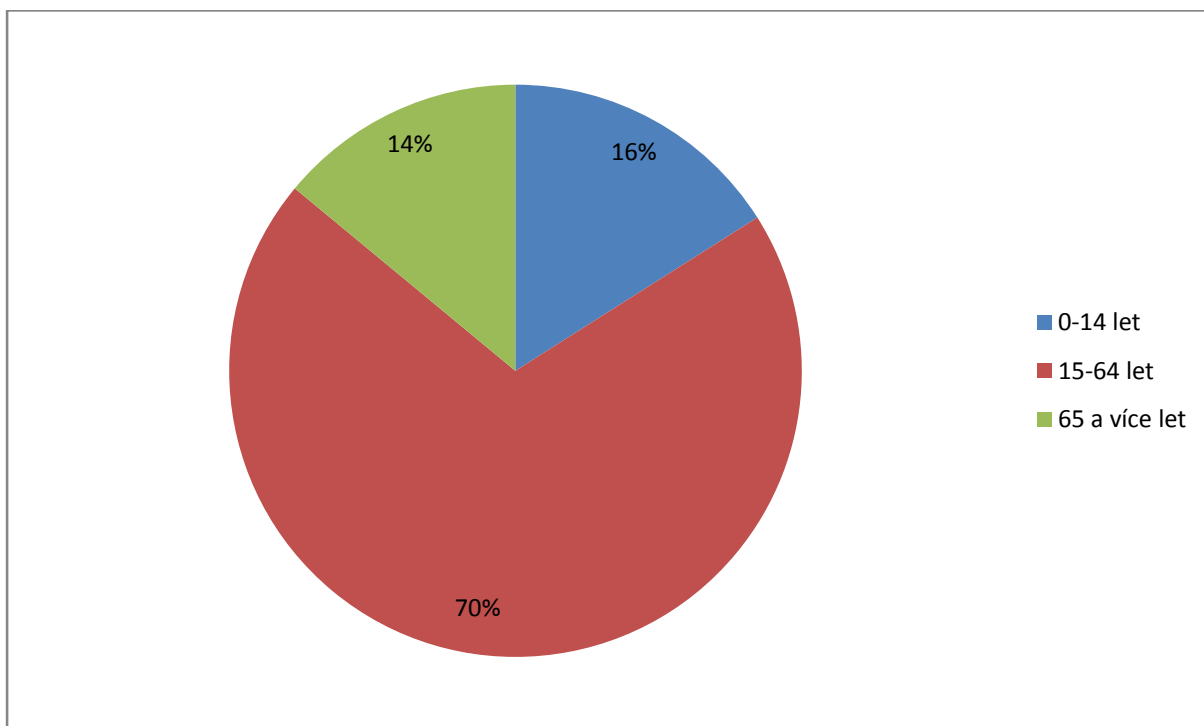
Přestože Kolínsko nepatří mezi turisticky přitažlivé regiony, nachází se na jeho území řada přírodních a historických památek, které stojí za pozornost. Mezi kolínské přírodní památky patří Voděradské Bučiny, Libický luh, a také vodní a mokřadní ekosystém V jezírkách. Největší koncentrace historicky cenných památek se nachází v centru okresního města Kolín. Mezi nejvýznamnější patří gotický chrám sv. Bartoloměje nebo starý a nový židovský hřbitov a synagoga. Za zmínku stojí také tradiční festival dechové hudby Kmochův Kolín, který letos oslavil 50. ročník. (ČSÚ, Charakteristika okresu Kolín, 2012)

4.1.3 Historie okresního města

Kolín byl založen relokací, tzn. přesunutím původní osady stejného jména (dnes obec Starý Kolín) z místa ohrožovaného záplavami na výhodnější místo na skále nad řekou Labe. Odtud pravděpodobně také pochází jeho název, neboť v oblasti Starého Kolína se zpevňovala promáčená půda zatlukáním kůlů (činnost kolení). Kolín vznikl v místě staršího osídlení, o čemž vypovídají rozsáhlé archeologické nálezy. Město bylo vytyčeno na pravidelném půdorysu ulic, který z velké části zůstal zachován dodnes. Přesné datum založení města není známo, nicméně přítomnost Slovanů na jeho území lze doložit od 6. století našeho letopočtu, nicméně první písemná zmínka se jménem města je datována 8. září 1261. Zpočátku byl Kolín královským horním městem, které se podílelo na těžbě stříbra na nalezištích, která se nacházela jihovýchodně od města. Roku 1291 však město přišlo o titul horního města, protože na místě hornické osady vzniklo město Kutná Hora, které představovalo pro Kolín značnou konkurenci. Kolín byl však i nadále městem královským. Pro vývoj města byla klíčová stavba železnice z Olomouce do Prahy v letech 1843 – 1845. Ve městě se díky železnici mohl rozvíjet průmysl. Na konci 19. století byl Kolín významným průmyslovým městem se silným zastoupením potravinářského a chemického průmyslu. (MÚ Kolín, Historie, 2011)

4.1.4 Obyvatelstvo

K 1.1. 2013 měl okres Kolín 97 279 obyvatel, okresní město mělo ke stejnému datu 31 077 obyvatel. Průměrná registrovaná nezaměstnanost dle nové metodiky v roce 2012 činila 9.6 %. Graf ukazuje aktuální rozložení věkových skupin v okrese. (Interní data MÚ Kolín, 2013)



Obrázek 13: Věkové skupiny okresu Kolín

Zdroj: ČSÚ (2013), vlastní zpracování

4.1.5 Průmysl

V roce 2011 bylo v celém okrese evidováno 21 730 ekonomických subjektů. Podle převažující činnosti tvoří 15,5 % stavebnictví, 13,9 % různá odvětví průmyslu, 10,4 % tvoří maloobchod a 3,6 % zemědělství. Je zde řada větších i menších podniků, reprezentujících různá odvětví. Převažuje zaměření elektrotechnické, strojírenské, chemické a polygrafické. Z výborných podmínek Polabí pak těží rostlinná výroba. Zásadní změnou ekonomického potenciálu okresu představuje vybudování průmyslové zóny Kolín – Ovčáry s dominující továrnou Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech s.r.o. (ČSÚ, Charakteristika okresu Kolín, 2012)

4.2 Vliv investičního projektu na kvalitu života v regionu

4.2.1 Alokace TPCA z pohledu regionu

V předchozí kapitole byly uvedeny faktory alokace TPCA z pohledu investora. Jak už bylo řečeno, jeden z podmětů dala vláda České republiky, se kterou v dalších fázích jednání spolupracovalo vedení města Kolín. Motivy pro výstavbu průmyslové zóny Kolín – Ovčáry z pohledu státu, jsou stejné jako u většiny průmyslových zón v České republice konce 20.

století – mají do země přivést zahraniční kapitál. Jaký zájem však na podpoře investičního projektu mělo samotné město?

Vedení města uvádí, že Kolín potřeboval oživit průmyslovou základnu, která začala počátkem 90. let postupně upadat. Úpadek průmyslu město spojuje s transformací ekonomiky v roce 1989. S úpadkem tradičních podniků ve městě pochopitelně vzrostla nezaměstnanost, lidé museli za prací dojíždět, což nepřidalo na celkové image města a hrozil odliv obyvatel. Ideálním řešením se zdálo vybudování nové průmyslové zóny pro automobilový závod v místě, které by vyhovovalo investorovi, zaměstnancům z regionu a zároveň by nijak nenarušilo ráz města. Důvody regionu pro alokaci investora:

- snížení nezaměstnanosti,
- vytvoření nových pracovních míst pro kvalifikované zaměstnance z regionu,
- očekávání podpory vývoje a výzkumu a s tím souvisejících aktivity,
- zachování průmyslové tradice v okrese,
- zvýšení prestiže města. (Interní data MÚ Kolín, 2013)

4.3 Indikátory kvality života

Indikátory hodnotící vliv investičního projektu na kvalitu života v regionu postihují ekonomickou, sociální a environmentální oblast. Volba konkrétních indikátorů byla učiněna na základě informací od zástupců obou klíčových stran – města Kolín a společnosti TPCA. Takto zvolené indikátory umožňují reagovat na nejvýznamnější očekávání nebo komplikace spjaté s projektem.

Pomocí časových řad, je zprostředkováno srovnání před alokací investora a po ni. Zvýrazněn je rok 2005 představující spuštění provozu klíčového podniku TPCA. Určitou nesourodost v intervalu časových řad způsobila rozdílná aktualizace dat nebo změna metodiky v jejich výpočtu.

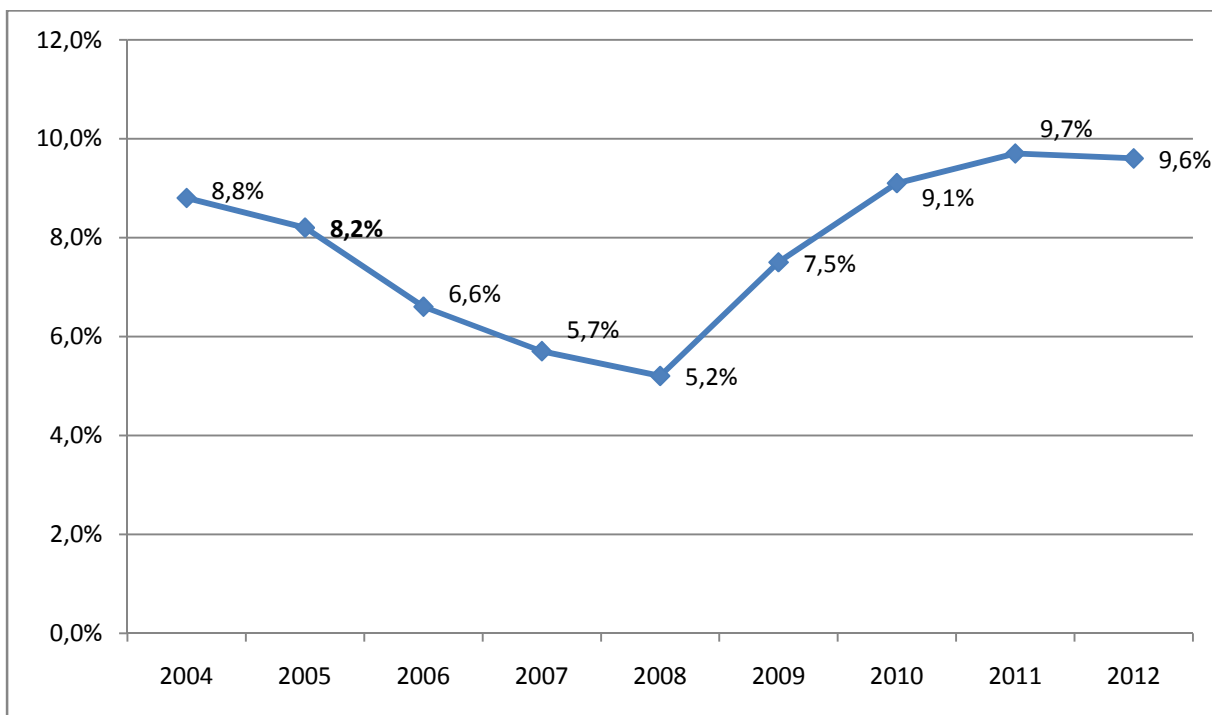
4.3.1 Ekonomické indikátory

Jedním ze základních očekávání regionu v souvislosti s investičním projektem, bylo snížení nezaměstnanosti vytvořením nových pracovních míst. Na kolik bylo dosaženo tohoto elementárního cíle, se snaží odpovědět indikátory nezaměstnanost a volná pracovní místa.

Nezaměstnanost

Na základě dohody Českého statistického úřadu (ČSÚ) a Ministerstva práce a sociálních věcí (MPSV) se od 1.1. 2013 používá nový ukazatel registrované nezaměstnanosti Podíl nezaměstnaných osob. Ukazatel vyjadřuje podíl dosažitelných uchazečů o zaměstnání ve věku 15 – 64 let ze všech obyvatel ve stejném věku. Na rozdíl od původního ukazatele Míra registrované nezaměstnanosti, který poměřoval všechny dosažitelné uchazeče o zaměstnání k ekonomicky aktivním osobám. Data o nezaměstnanosti od roku 2004 byla přepočtena na nový ukazatel. Údaje do roku 2004 s údaji po roce 2004 jsou z důvodu použití odlišné metodiky neporovnatelné. Časová řada ukazující průměrnou nezaměstnanost v okrese tedy začíná rokem 2004. (Portál MPSV, Změna metodiky ukazatele registrované nezaměstnanosti, 2013)

Rok před spuštěním výrobního závodu TPCA (2004) byla v okrese průměrná nezaměstnanost na úrovni 8,8 %. Od roku 2005, kdy TPCA spustilo výrobu, až do roku 2008, můžeme pozorovat pokles nezaměstnanosti až na úroveň 5,2 %. Nejlepší výsledek za 9 let. V roce 2009 však nezaměstnanost v okrese začala stoupat a tento trend pokračoval až do roku 2012, kdy byla nezaměstnanost na úrovni 9,6 %. Tedy ještě horší výsledek, než ve výchozím roce 2004. Na základě těchto dat se efekt snížení nezaměstnanosti jeví jako dočasný, neboť k výraznému snížení došlo pouze v letech 2007 – 2009, poté následoval návrat k původním číslům. Město Kolín tvrdí, že takto vysoká čísla způsobují lidé, kteří do regionu přicestovali za prací a potom, co práci ztratili, v regionu zůstali jako nezaměstnaní. S touto skupinou nových obyvatel město spojuje i další problém v podobě zvýšené kriminality v okrese. (Integrovaný portál MPSV, Časové řady, 2012)

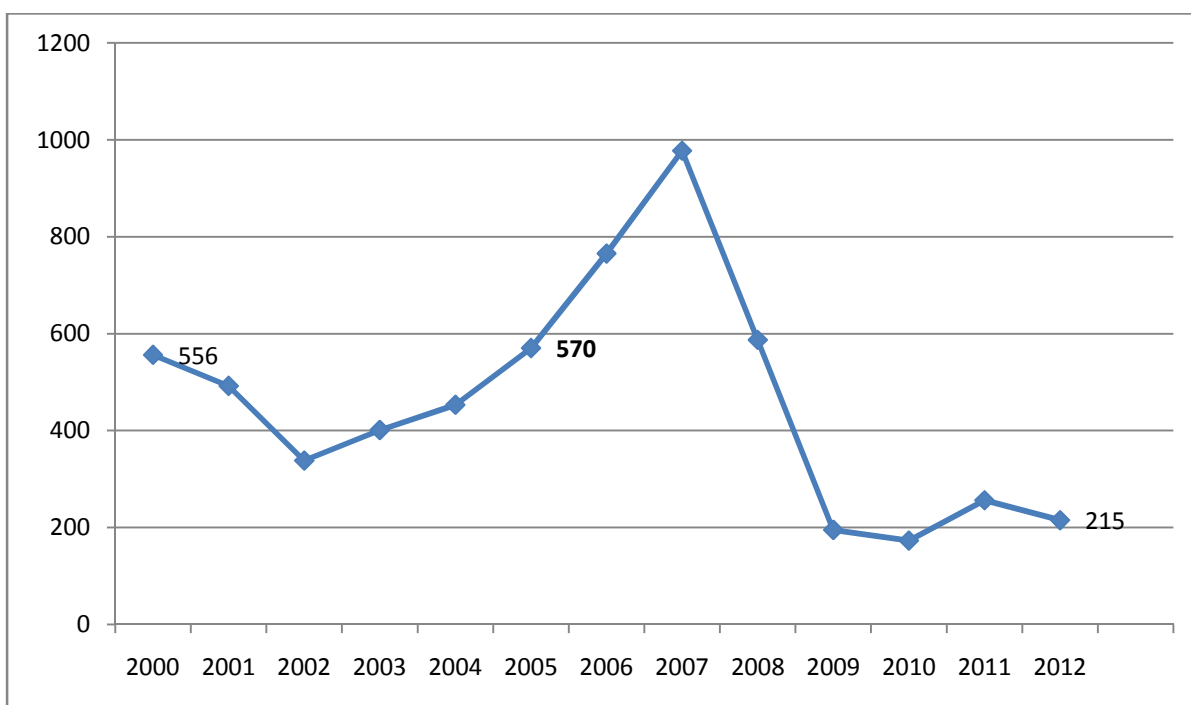


Obrázek 14: Průměrná registrovaná nezaměstnanost v okrese Kolín

Zdroj: MPSV (2004 – 2012), vlastní zpracování

Volná pracovní místa

S očekáváním snížení nezaměstnanosti pochopitelně souvisí vytvoření volných pracovních míst. V případě tohoto ukazatele je možné použít delší časovou řadu, neboť se metodika v průběhu let neměnila. Pro přehlednost je použit graf i tabulka. V grafu je uveden výchozí a konečný stav se zvýrazněným rokem 2005 (spuštění výroby TPCA). Tabulka obsahuje hodnoty celé časové řady a je navíc doplněna o procentuální vyjádření uchazečů na jedno volné pracovní místo. Od roku 2000 do roku 2005 nejsou v počtu pracovních míst výrazné výkyvy. Rok 2005 přinesl očekávané zvýšení volných pracovních míst. Návrat k původním číslům přinesl v tomto případě už rok 2008. V období 2009 až 2012 byl počet volných pracovních míst poloviční ve srovnání se stavem před spuštěním TPCA. Efekt vytvoření volných pracovních míst se i zde jeví jako velmi krátkodobý. Situace se oproti výchozímu stavu ještě zhoršila. (Integrovaný portál MPSV, Časové řady, 2012)



Obrázek 15: Volná pracovní místa v okrese Kolín

Zdroj: MPSV (2000 – 2012), vlastní zpracování

Tabulka 5: Počet volných pracovních míst v okrese Kolín

Rok	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Pracovní místa	556	492	338	401	453	570	765	977	587	195	173	256	215
Uchazeči na jedno volné pracovní místo	8,01	8,78	13,73	11,91	10,17	7,20	4,48	2,99	5,49	24,33	32,01	20,16	25,5

Zdroj: MPSV (2000 – 2012), vlastní zpracování

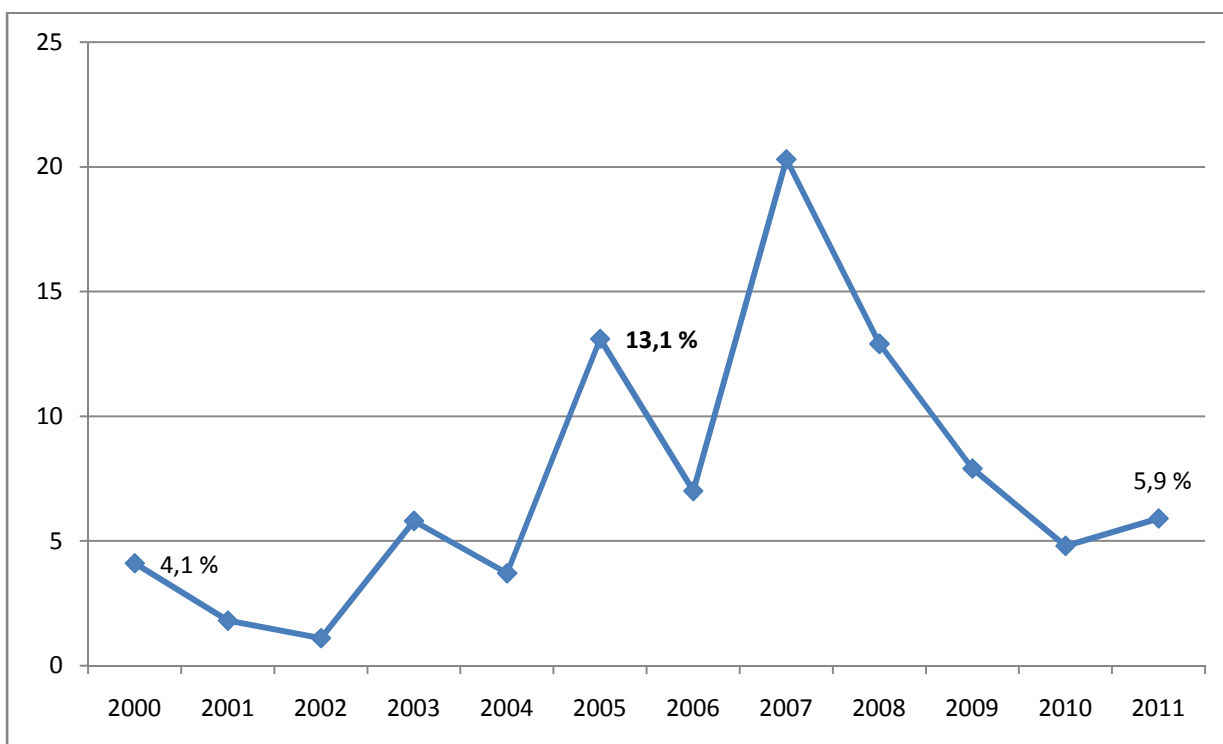
4.3.2 Sociální indikátory

Sociální indikátory souvisí s negativní externalitou: růstem kriminality v okrese, na kterou město upozornilo v souvislosti s TPCA. Město se domnívá, že TPCA, které velkou část zaměstnanců čerpá z jiných regionů, způsobuje změnu struktury obyvatelstva a ne všichni noví obyvatelé v regionu jednájí zákonně. TPCA toto odmítá s tím, že neexistují statistiky, které by to prokázaly. Aby bylo možné alespoň částečně prokázat souvislost mezi zvýšenou kriminalitou a TPCA, indikátor přírůstek stěhování, reagující na největší nábor zaměstnanců TPCA, je doplněn o indikátor zjištěné trestné činy. Oba indikátory mají časovou řadu od roku 2000 do roku 2011, v rámci okresů jsou to nejaktuálnější údaje.

Přírůstek stěhováním

Přírůstek obyvatel neboli migrační saldo je rozdíl počtu přistěhovalých a vystěhovalých osob za stejné období v daném území. (ČSÚ, Pohyb obyvatelstva – Metodika, 2012)

V roce 2005 byl přírůstek obyvatel do okresu 13,1% do té doby největší příliv obyvatel do okresu. Ještě mnohem větší přírůstek 20,3 % nastal v roce 2007. Jsou to roky s největším náborem zaměstnanců TPCA. (ČSÚ, Vývoj vybraných ukazatelů v okrese Kolín, 2012)



Obrázek 16: Přírůstek stěhováním v okrese Kolín

Zdroj: ČSÚ (2000 – 2011), vlastní zpracování

Tabulka 6: Fluktuace obyvatel v okrese Kolín

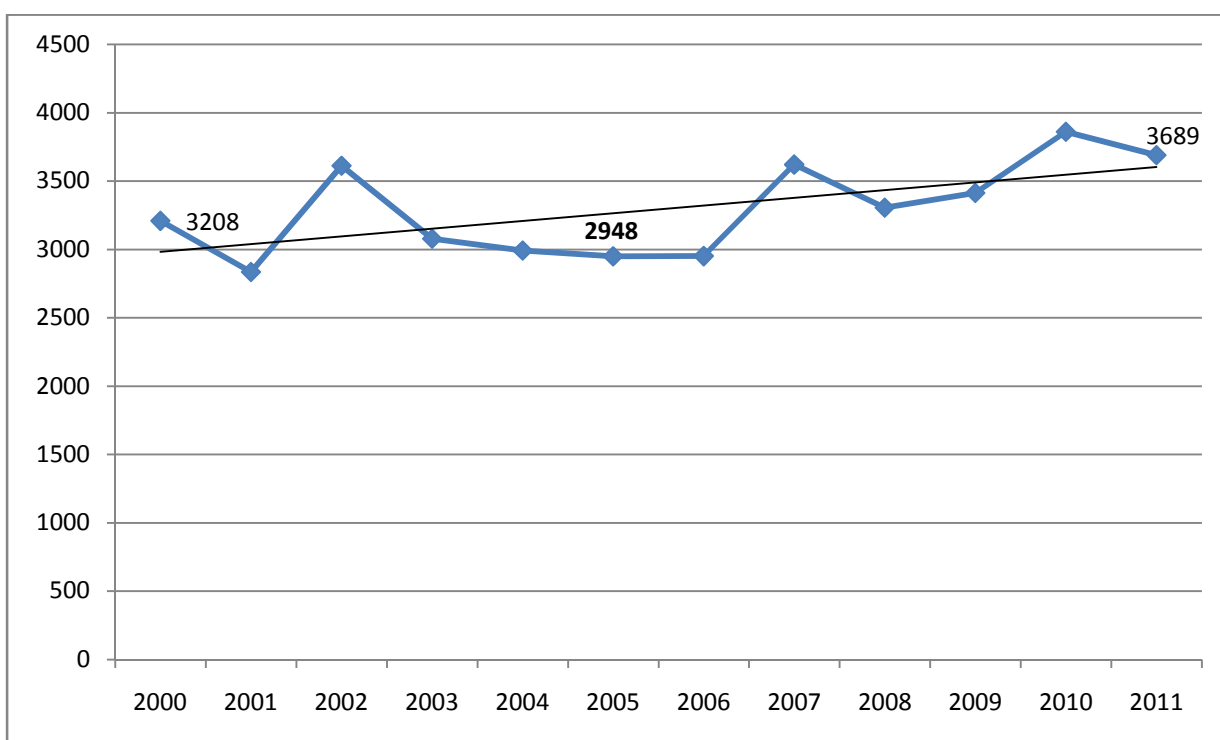
Rok	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Přistěhovalí	1347	1379	1477	1861	1771	2562	2286	3528	2825	2297	2071	2069
Vystěhovalí	951	1208	1373	1305	1421	1297	1601	1660	1607	1552	1611	1499
Přírůstek stěhováním v %	4,1	1,8	1,1	5,8	3,7	13,1	7,0	20,3	12,9	7,9	4,8	5,9

Zdroj: ČSÚ (2000 – 2011), vlastní zpracování

Kriminalita

Trestným činem je protiprávní čin, který tak označuje Trestní zákon. Do statistik jsou zahrnuty vraždy, mravnostní trestné činy, pohlavní zneužití v závislosti a majetkové trestné činy. (MVCR, Trestní zákoník, 2009)

Graf ukazuje, že kromě výrazného nárůstu trestných činů v roce 2002, byl počet zjištěných trestných činů v okrese v období 2005 až 2006 konstantní. Rok 2007 přinesl výrazný nárůst a trestné činy se i nadále drží nad úrovní období před spuštěním TPCA. Rok 2007 pro okres zároveň představoval největší přírůstek obyvatel stěhováním, což částečně dává za pravdu vedení města, nicméně to vyloženě nedokazuje přímou souvislost s TPCA. I zde graf doplňuje tabulka s přesnými čísly pro každý rok. (ČSÚ, Vývoj vybraných ukazatelů v okrese Kolín, 2012)



Obrázek 17: Zjištěné trestné činy v okrese Kolín

Zdroj: ČSÚ (2000 – 2011), vlastní zpracování

Tabulka 7: Zjištěné trestné činy v okrese Kolín

Rok	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Trestné činy	3208	2834	3612	3077	2991	2948	2950	3620	3305	3413	3860	3689

Zdroj: ČSÚ (2000 – 2011), vlastní zpracování

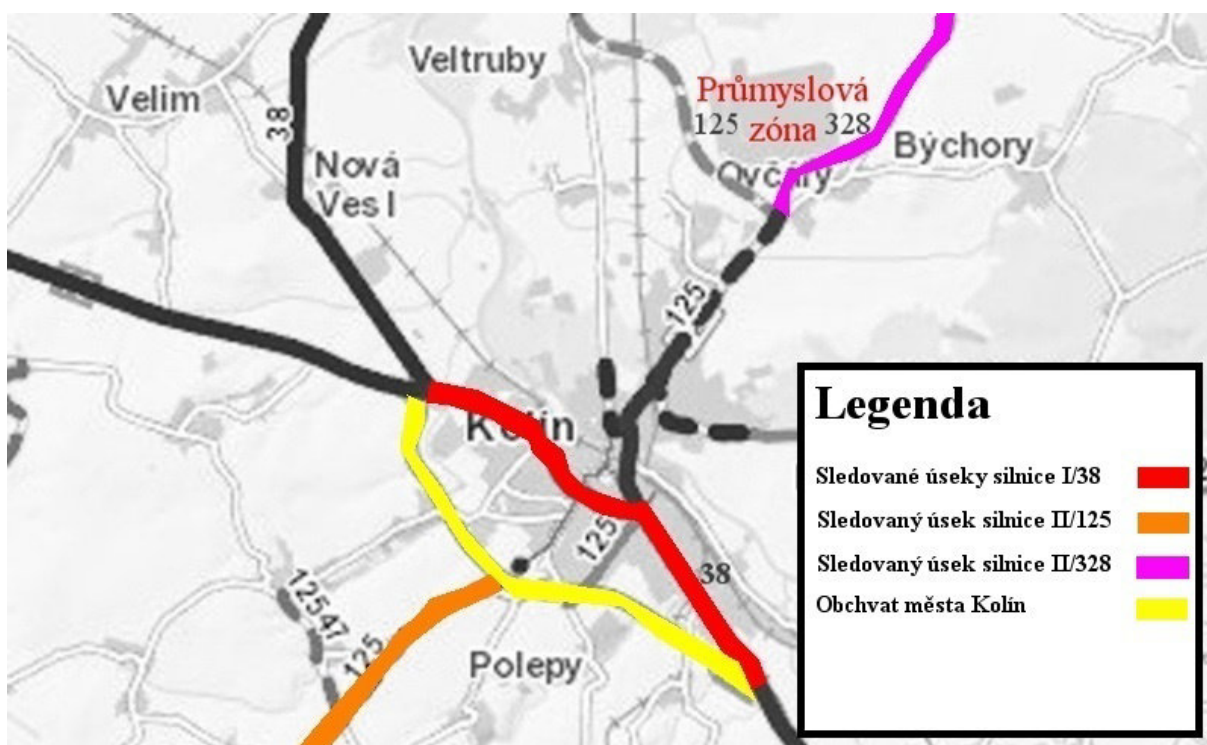
4.3.3 Environmentální indikátory

Provoz každé průmyslové zóny pochopitelně zvyšuje zátěž životního prostředí. Doprava je oblastí, která je s životním prostředím bezprostředně spjata. Okres Kolín, respektive především okresní město se potýká s dlouhodobými problémy s dopravou, se vznikem průmyslové zóny se dopravní situace ještě více zkomplikovala. Právě proto je v rámci environmentálních ukazatelů věnována pozornost této oblasti. Jsou zde zahrnuty indikátory hustota dopravy a počet dopravních nehod.

Hustota dopravy

Hodnoty hustoty dopravy se získávají pomocí celorepublikového sčítání dopravy, které probíhá v pětiletém intervalu. Uváděné hodnoty jsou ročním průměrem denních intenzit dopravy ve vozidlech za 24 hodin. Pro potřeby této diplomové práce jsou jednotkami všechna motorová vozidla (těžká motorová vozidla, osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy a jednostopá motorová vozidla). Jsou vybrány nejvíce exponované části komunikací s vazbou na průmyslovou zónu. (ŘSD, Základní informace k celostátnímu sčítání dopravy 2010, 2010)

Mapa ukazuje polohu průmyslové zóny a sledované části komunikací z klíčových směrů. Konkrétně je to silnice I/38, kde byly sečteny hodnoty třech sčítacích úseků (1 – 0941, 1 – 0942, 1 – 0944), silnice II/125 (úsek: 1 – 3810) a silnice II/328 (Úsek: 1 – 3360). Dále je na mapě zobrazena trasa obchvatu města Kolín, který od roku 2012 nahradil sledovaný úsek silnic I/38. (ŘSD, Kolín má nový obchvat města, 2012)



Obrázek 18: Sledované úseky silnic ve městě Kolín

Zdroj: ŘSD (2011), vlastní úpravy

Úseky silnice I/38

Nejvytíženějším ze sledovaných úseků (silnice I/38) projelo v roce spuštění TPCA (2005) o 14 % více aut, než v roce 2000. Rok 2010 pro změnu znamenal výrazný pokles hustoty dopravy (o 33%) oproti roku 2005, navíc v roce 2010 zde projelo ještě méně aut než v roce 2000. ŘSD. (ŘSD, Celostátní sčítání dopravy, 2000 – 2010)

Tabulka 8: Úseky silnice I/38

Rok	2000	2005	2010
Automobily	61 132	71 419	47 997
Změna v %	–	+ 14 %	– 33 %

Zdroj: ŘSD (2000, 2005, 2010), vlastní zpracování

Úsek silnice II/125

Také v případě úseku na silnici II/125 došlo v roce 2005 k nárůstu dopravy o 32% a stejně jako v předchozím případě hustota dopravy v roce 2010 poklesla, ovšem ve srovnání s rokem 2000 je provoz stále vyšší. (ŘSD, Celostátní sčítání dopravy, 2000 – 2010)

Tabulka 9: Úsek silnice II/125

Rok	2000	2005	2010
Automobily	4 441	6 555	5 499
Změna v %	–	+32%	-16 %

Zdroj: ŘSD (2000, 2005, 2010), vlastní zpracování

Úsek silnice II/328

Naopak část silnice II/328, která je nejbližší průmyslové zóně byla v roce 2005 zatížena o 5% méně než v roce 2000. Očekávaný nárůst dopravy přinesl až rok 2010, oproti roku 2005 činil 27%. (ŘSD, Celostátní sčítání dopravy, 2000 – 2010)

Tabulka 10: Úsek silnice II/328

Rok	2000	2005	2010
Automobily	2 288	2 172	2 959
Změna v %	–	-5 %	+27%

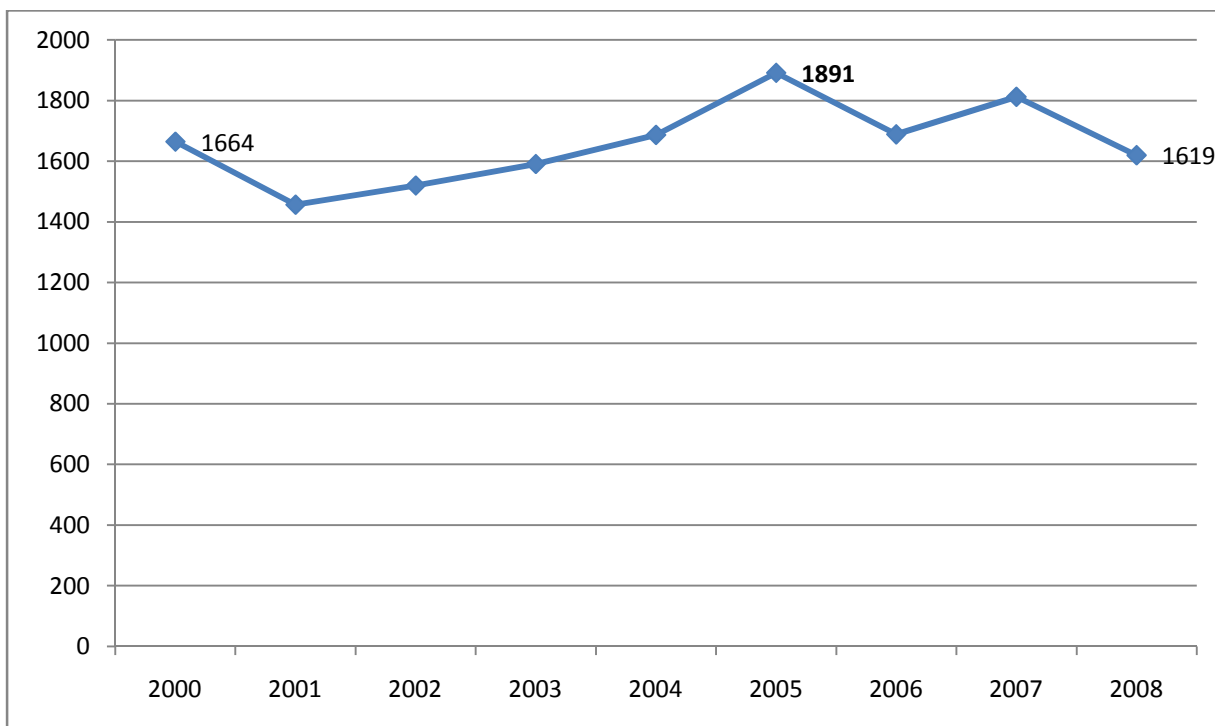
Zdroj: ŘSD (2000, 2005, 2010), vlastní zpracování

K očekávanému nárůstu dopravy v souvislosti s otevřením TPCA došlo. Přestože v roce 2010 na dvou úsecích doprava zase poklesla, pouze na úseku silnice I/38 se jednalo o pokles oproti výchozímu roku 2000.

Dopravní nehody

Dopravní situaci ještě dokresluje indikátor dopravní nehody v okrese. Stejně jako v případě ekonomického indikátoru nezaměstnanost, i zde analýzu zkomplikovala změna metodiky. Od roku 2009 se totiž v souvislosti s novelou silničního zákona do statistik nemusí dostat dopravní nehody se škodou do 100 000 Kč. Policie, která má evidování dopravních nehod na starosti k takovým nehodám nemusí být přivolána. Vzhledem k tomu je časová řada omezena na léta 2000 až 2008. (BESIP, Změny v pravidlech silničního provozu, 2009)

Na grafu je patrný nárůst dopravních nehod v roce 2005, vysoké číslo dopravních nehod se vyskytlo ještě v roce 2007, nicméně poslední sledovaný rok 2008 znamenal opět návrat k úrovni počtu nehod před spuštěním TPCA. Graf doplňuje tabulka s přesnými počty nehod. (ČSÚ, Vývoj vybraných ukazatelů v okrese Kolín, 2012)



Obrázek 19: Počet dopravních nehod v okrese Kolín

Zdroj: ČSÚ (2000 – 2008), vlastní zpracování

Tabulka 11: Počet dopravních nehod v okrese Kolín

Rok	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Nehody	1664	1456	1519	1590	1686	1891	1688	1812	1619

Zdroj: ČSÚ (2000 – 2008), vlastní zpracování

4.4 Shrnutí

Region se rozhodl podpořit vznik průmyslové zóny na základě očekávání v podobě snížení nezaměstnanosti, vytvoření nových pracovních míst pro kvalifikované zaměstnance a částečně také hrála roli prestiž regionu.

Vliv průmyslové zóny, zejména pak automobilového závodu TPCA na kvalitu života v regionu byl na základě použitých indikátorů nejvíce patrný v roce 2005 při zahájení výroby TPCA. V dalších letech obecně indikátory nezaznamenaly výrazný výkyv ať už pozitivním, či negativním směrem. Pokud jde o klíčové očekávání – snížení nezaměstnanosti v okrese, můžeme efekt snížení nezaměstnanosti hodnotit jako krátkodobý. Úskalí většiny z indikátorů představují statistiky, ze kterých jsou data čerpána. Nejsou natolik komplexní, aby se přesně dalo říci, zda konkrétní výkyv způsobuje průmyslová zóna, respektive TPCA. Závěry ohledně změny kvality života v regionu, je tak nutné brát s určitou rezervou. To podporuje také fakt, že TPCA přispívá regionu řadou „měkkých“ projektů, jejichž dopad není možné změřit.

Z tohoto důvodu je praktická část diplomové práce pojata komplexně, aby bylo nabídnuto co nejvíce úhlů pohledu. Další úhel pohledu představuje následující – poslední kapitola vyjadřující „subjektivní“ pohledy zúčastněných stran.

5 VYJÁDŘENÍ ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

Řízené rozhovory vnášejí do diplomové práce nový úhel pohledu. Představují vyjádření jednotlivých stran, které měly co do činění se vznikem investičního projektu. Na straně regionu je to Městský úřad Kolín, na straně investora pak společnost Toyota Peugeot Citroën Automobile. Rozhovory mají za účel přinést nezprostředkované informace a porovnat případné rozdíly v pohledu na problematiku.

Každý z rozhovorů trval necelých třicet minut, byl nahrán nahrávacím zařízením a následně přepsán do písemné podoby. Rozhovory byly pozměněny pouze, co se týče formální úpravy. Předem byly stanoveny otázky, které se v rozhovorech týkají společných témat, aby bylo možné odpovědi porovnat. Zástupci obou stran poskytli souhlas, že je možné pořízené informace zveřejnit pro účely této práce.

5.1 Okruhy otázek

- Důvod vzniku průmyslové zóny/ TPCA
- Alokace TPCA
- Očekávání a jejich naplnění
- Pozitiva a negativa
- Aktuální dění
- Celkové zhodnocení s časovým odstupem

5.2 Řízený rozhovor se zástupcem MÚ Kolín

Rozhovor byl uskutečněn dne 27.6. 2013 s vedoucím odboru regionálního rozvoje a územního plánování Ing. Martinem Tichým, zástupcem města Kolín. Přestože v době vzniku průmyslové zóny Kolín – Ovčáry, Ing. Tichý nezastával funkci vedoucího odboru, je v této věci kompetentní a má relevantní informace jak k historii zóny, tak především k současnému dění v této záležitosti.

5.2.1 Otázky a odpovědi

Můžete přiblížit prvotní jednání o průmyslové zóně?

Mohu k tomu říci pouze oficiální vyjádření, protože nikdo ze současného vedení jsme u těchto jednání nebyli. Fungování nynějšího vedení města kopíruje poslední volební období. Nicméně související informace, samozřejmě mám.

Vznik zóny samotné byla zásluha tehdejšího předsedy vlády Miloše Zemana. Byly domluveny podmínky pro náš region a hned říkám, že nebyly zcela splněny. Velká část finanční zátěže zůstala na městě. Došlo k volbám a současný prezident Miloš Zeman již nebyl předsedou vlády, a tak se nové složení vlády příliš nesoustředilo na dodržení podmínek. Chyběly také některé písemné dohody, což považuji za chybu tehdejšího vedení města. Z toho vyplývají značné ekonomické potíže přetrvávající dodnes. Nynější vedení města usiluje o umazání dluhu a s potěšením konstatuji, že se mu to daří. Za velmi krátkou dobu došlo ke snížení dluhu na 760 miliónů. Dluh související s výstavbou průmyslové zóny původně činil téměř miliardu korun!

Co bylo hlavním důvodem vzniku průmyslové zóny Kolín – Ovčáry?

Zóna vznikla ze stejných důvodů jako všechny průmyslové zóny v České republice v té době, proto aby byli přilákáni zahraniční investoři. A to už jakéhokoli, tzn., nebylo cíleno na konkrétního investora. Připravilo se území, infrastruktura a další nezbytnosti, které s tím souvisely. Kolín byl vždy tradičním průmyslovým městem, byl zde průmysl chemický, potravinářský a strojírenský. Po restrukturalizaci ekonomiky, začátkem devadesátých let začala stoupat nezaměstnanost v souvislosti s ubývajícím prací v tradičních podnicích a lidé zde neměli uplatnění. Začali jezdit za prací do Prahy a do dalších měst. Vznikla tedy snaha pracovní místa nějakým způsobem vytvořit. To mluvím konkrétně o Kolínsku, nicméně tento trend a důvody byly v té době všude velmi podobné.

Kdo všechno se ucházel o pozici klíčového investora?

První možný zájemce byl německý koncern BMW, jehož záměr byl v Kolíně postavit továrnu na výrobu menších modelů. Ze záměru nakonec sešlo a investor BMW se rozhodl zůstat v Německu. Hned dalším zájemcem o lokalitu u Kolína byl japonsko – francouzský investor. Tentokrát byla jednání úspěšná.

Co Kolín očekával od spojení s TPCA?

Především vytvoření nových pracovních míst, ekonomickou stabilitu a s tím související ekonomický rozvoj regionu. Hrála roli i jistá prestiž regionu. Mít na území regionu investora jakým je TPCA má jistou váhu.

Byla očekávání naplněna?

TPCA bezesporu přispělo k dalšímu rozvoji regionu a ke zvýšení jeho prestiže. Určitě to pomohlo zaměstnanosti v Kolíně a širší zaměstnanosti v regionu. Na druhou stranu, produkce TPCA nepředstavuje vysokou přidanou hodnotu. Nechci říct to slovo, ale jiné nenacházím – montování. Nejedná se o inženýrskou činnost, není to vývoj nebo výzkum, je to pouze montování modelů, tak jak byly připraveny. Od toho se odvíjí nabízené pracovní pozice. Kvalifikovanější zaměstnanci z regionu s bohatou zkušeností z tradičních kolínských průmyslových podniků, o nichž jsem mluvil, v TPCA uplatnění převážně nenašli. Možnosti uplatnění jsou v TPCA omezené, a to jsme nepředpokládali. S nabízenými pozicemi souvisí také struktura zaměstnanců, a to představuje další problém.

Můžete tento problém více objasnit?

Méně kvalifikovaní zaměstnanci přicházejí z jiných, strukturálně postižených regionů, především z Moravskoslezského kraje, ze severu Čech, dokonce i ze zahraničí, např. ze Slovenska. To znamená, že se neřeší problém nezaměstnanosti v našem regionu. Často se navíc stává, že po třech měsících tito lidé zjistí, že práci nezvládají nebo jsou z jiných důvodů propuštěni. Přesto v regionu zůstanou, mají adresu Karlovo náměstí 78, což je budova radnice. Toto paradoxně ve statistikách způsobí, že přestože zde vyrostl závod s kapacitou více než 4000 pracovních míst, nezaměstnanost roste. Vážnějším problémem je, že tito lidé v regionu nadále fungují, ale ne tak, jak bychom si představovali. Zvýšila se kriminalita, zvýšily se náklady na údržbu veřejných prostranství, máme více městských strážníků, takže jsou zvýšené náklady, a toto dáváme do souvislosti. Struktura obyvatel se vlivem vzniku průmyslové zóny změnila, a změnila se k horšímu.

Vyskytly se v souvislosti s TPCA i další komplikace?

Další negativní externalitou jsou dopravní komplikace. Se zhoustnutím dopravy více „trpí“ silniční komunikace, což představuje další náklady pro město nebo kraj. Zhoršení dopravy také nutně doprovází zhoršení životního prostředí. Nicméně to jsme očekávali, takové problémy se dají předpokládat ať už je v průmyslové zóně kdokoli. Zhoršení dopravní situace nutně souvisí s každou průmyslovou zónou umístěnou v blízkosti města. Určitou

komplikaci představuje nejistota spojená s TPCA. Existují obavy, že TPCA město opustí. Nicméně v tuto chvíli taková situace nehrozí, TPCA investovala do nových technologií a má před výrobou nového modelu.

Snažíte se předejit dalším komplikacím na základě těchto zkušeností při rozšiřování průmyslové zóny?

Pokud jde o problémy s dopravou, které průmyslová zóna způsobuje, snažíme se co nejpříjemnějším způsobem dopravu odvést jinam, na komunikace, které to snesou. Průběžně na vzniklé problémy reagujeme, nedávno byla dokončena výstavba obchvatu Kolína, jednáme o napojení na dálnici D11, která tak bude z průmyslové zóny velmi dobře dostupná. Dále vznikají programy, ať už z prostředků TPCA nebo ze státních či evropských prostředků, které mají za úkol řešit rekvalifikaci nezaměstnaných. Máme zde několik neziskových organizací, které mají za úkol odstranit kriminalitu. Jednáme s investory, kteří mají zájem do Kolína přesunout nejen výrobu, ale také vývoj a výzkum. Jak už bylo řečeno, je to pro nás cennější. V neposlední řadě se snažíme průmyslovou zónu diverzifikovat, aby případný útlum v oblasti určitého průmyslu nevyvolal nežádoucí útlum celé průmyslové zóny. Případně se snažíme docílit toho, aby nebyli všichni investoři vázáni na jednu firmu v průmyslové zóně, což by mělo podobný efekt.

Co naopak TPCA regionu přináší?

TPCA spolupracuje s regionem, má grantový program, například zaměřený na snížení kriminality, stavějí dětská hřiště atd. Tyto aktivity TPCA realizuje nejen ve městě Kolín, ale i v dalších místech regionu. Většinou se zaměřují na místa, kde mají podíl zaměstnanců. TPCA se snaží přispívat regionu. Za zmíněné problémy přímo nemohou. My jsme rádi, že průmyslová zóna je živá a že je tady, je to pro region svým způsobem prestižní záležitost.

Jaké je aktuální dění kolem průmyslové zóny?

Průmyslová zóna samozřejmě není omezena jen na TPCA, jsou tu i další investoři, a také volné pozemky, které hrají v poslední době významnou roli. V uplynulých letech nebo spíše měsících se nám daří volné pozemky obsazovat. Snažíme se průmyslovou zónu diverzifikovat tak, aby všichni investoři nepocházeli z odvětví automobilového průmyslu. Případnou krizi automobilového průmyslu by tak ostatní investoři kompenzovali.

Začíná zde stavět společnost Ingersoll Rand, která se stěhuje z centra Kolína do průmyslové zóny a zároveň rozšiřuje výrobu. Tento producent chtěl původně rozšiřovat výrobu ve stávajícím místě, které se nachází téměř v centru Kolína. Městu se podařilo

vyjednat přesun závodu do průmyslové zóny. Máme informace, že v souvislosti s novým působištěm, Ingersoll Rand uvažuje o přesunutí dalších aktivit přímo do Kolína. Ve výsledku toto řešení ulehčí dopravě v centru města a firma může v průmyslové zóně dále expandovat. To považujeme za velký úspěch, protože město nepřišlo o významného zaměstnavatele a současně vyjednalo výhodnější podmínky pro obě strany. Nejaktuálněji jednáme s japonským investorem na výrobu automatizací, v tomto případě se nejedná pouze o výrobu, ale dokonce i o výzkumné centrum. Právě z důvodu existence výzkumu, který by vytvořil další přidanou hodnotu, město udělá maximum, aby tohoto investora přilákalo. Tato jednání jsou však na začátku, musím proto být ve sdělování informací opatrný.

Vedla alokace TPCA v regionu k jeho zlepšení, zhoršení nebo region zůstal beze změny?

Osobně si myslím a zdůrazňuji, že se jedná o subjektivní hodnocení, že alokace klíčového investora TPCA v průmyslové zóně Kolín – Ovčáry je pro region změnou neutrální, spíše mírně pozitivní. Tím chci říct, že zde máme spoustu výhod, které investice přinesla. Kolínsko je nepochybně významnějším regionem, částečně se vyřešil problém s nezaměstnaností. Zóna s sebou bohužel nese i řadu negativ v podobě ekonomické zátěže města Kolín, zvýšené kriminality nebo problém s dopravou. Tyto problémy se snažíme řešit a věříme, že v budoucnu bude Kolín i celý region naplno čerpat výhod, které průmyslová zóna přináší.

5.2.2 Shrnutí

Město Kolín prezentuje jako hlavní důvod pro výstavbu průmyslové zóny oživení tradičně průmyslově orientovaného města a vytvoření pracovních míst pro obyvatele, kteří v souvislosti s úpadkem průmyslu v regionu v devadesátých letech ztratili uplatnění.

Očekávání byla podle vyjádření města naplněna pouze částečně, neboť investor vytvořil pracovní místa převážně pro nekvalifikované pracovníky. S tím souvisí změna struktury obyvatelstva, neboť TPCA čerpá takové zaměstnance z jiných regionů. Nezaměstnanost z důvodu přílivů nových obyvatel neklesla, naopak stoupla kriminalita. Dalším negativem je zhoršená dopravní situace, a tím pádem životní prostředí v regionu. Město se v době výstavby průmyslové zóny dostalo do závažných finančních potíží a dluh odstraňuje dodnes. Za pozitiva město považuje spolupráci investora TPCA s regionem, zvýšení prestiže a budoucí potenciál průmyslové zóny.

Aktuálně dochází k jednání o vstupu dalších investorů a město se snaží vyvarovat problémů, které přinesla první vlna investorů. Vedoucí odboru regionálního rozvoje a

územního plánování hodnotí původní investiční projekt (na škále negativní, neutrální, pozitivní) jako neutrální, věří však, že kladné změny přinese aktuální oživení průmyslové zóny.

5.3 Řízený rozhovor se zástupcem TPCA

Rozhovor byl uskutečněn 11.7. 2013 s Radkem Kňavou. Pan Kňava zastává ve společnosti TPCA funkci tiskového mluvčí a tak představuje nejaktuálnější zdroj oficiálních informací.

5.3.1 Otázky a odpovědi

Jaký byl hlavní důvod vzniku TPCA?

Společnosti Toyota a PSA se rozhodly změnit svou pozici v segmentu malých městských vozů. Vycítily jeho budoucí růst, což se později potvrdilo. V případě Toyoty se jednalo o penetraci do segmentu. PSA v segmentu již figurovalo a chtělo svou pozici posílit. Aby byla výroba rentabilní, došlo ke „sňatku z rozumu“ mezi francouzským PSA a japonskou Toyotou. Toyota dodala velmi efektivní výrobní systém, PSA přispěla distribuční sítí. Takto rozdělené role byly pochopitelné, neboť výrobní systém Toyoty patří ke světové špičce, ale chybí jí v Evropě zázemí, které má koncern PSA. PSA vyrábí tradiční Evropské značky automobilů (Peugeot a Citroën) a má v Evropě kvalitní síť dodavatelů a odběratelů, koneckonců společnost Gefco sídlící v průmyslové zóně byla v době vzniku jeho součástí (dnes ve vlastnictví Ruských drah). Z každé společnosti se vzala silná stránka a vznikl celek v podobě TPCA. Díky sdílení kapacit dochází k výrazným úsporám. Naše vozy dnes mohou stát pod 200 000 Kč a máme velmi slušný tržní podíl v segmentu (okolo 20%).

Na základě jakých faktorů se TPCA alokovala v České republice a následně v regionu?

Od začátku se vědělo, že investice bude směřovat do střední Evropy. Ve střední Evropě v době investičního záměru vznikalo jakési centrum automobilového průmyslu. Oblast má dostatek distribučních center, kvalifikované pracovní síly atd. Tyto důvody hovoří jak pro oblast střední Evropy, tak pro Českou Republiku. Pro Českou republiku na rozdíl od jiných lokalit hovořilo množství pobídek, které tenkrát nabízela vláda.

Volba Kolínska byla otázkou vyjednávání, na kterém se podílel především současný prezident Miloš Zeman. Jako kolínský rodák chtěl přirozeně alokovat TPCA do „svého“ regionu. Původně zóna vznikla pro jiný automobilový podnik BMW, které nakonec investici

nesměrovalo do zahraničí. Nicméně zóna odpovídala požadavkům Toyoty a PSA, a tak mohlo dojít k alokaci.

Jaké byly alternativy?

Co se týče zemí, uvažovalo se kromě České republiky také o Polsku. O České republice rozhodly právě investiční pobídky. V rámci Čech se uvažovalo ještě o Moravě. Kolínsko nabídlo investorovi lepší podmínky.

Co TPCA očekávalo od spojení s regionem?

Ze strany společnosti nebyla žádná zvláštní očekávání. Nicméně region, ve snaze investora nalákat přispěchal s pobídkami typu městské byty pro zaměstnance, pozemní komunikace, především pak dálnice D11.

Uvědomuje si TPCA jaké očekávání měl region?

Ano. Bohužel očekávání ze strany regionu byla větší, než společnost TPCA mohla nabídnout. TPCA nepředstavuje prodejce vozů nebo jejich vývoj, a s tím spojené aktivity, je to výrobní podnik, přestože dělá řadu nadstandardních aktivit pro své okolí. Propagaci, případně vývoj obstarávají společnosti, které byly za tím účelem založeny. Tedy Toyota, Peugeot a Citroën, my pro ně auta pouze vyrábíme. Zástupci města Kolín ta očekávání nadhodnotili.

Vyskytly se v souvislosti s regionem nějaké komplikace?

Komplikace byly v počátcích, v souvislosti s pobídkami od města. Problém spočíval hlavně v nedodržení termínů. Konkrétně se jednalo o dokončení některých klíčových komunikací včetně dálnice. To následně způsobilo problémy nejen TPCA, ale i regionu. Doprava zatížila Kolín a okolní obce více, než by musela. Pokud mohu nabídnout srovnání, ze stejných důvodů došlo ke komplikacím v průmyslové zóně v Nošovicích (automobilka Hyundai). Další komplikace se týkala bytů, jejichž výstavba byla dokončena velmi pozdě. Problém opět nejen pro TPCA, ale i pro město Kolín v podobě dluhu.

Ze začátku, v rámci lákání investora se město zaváže sliby, které nejsou zcela dodrženy, případně nejsou dodrženy vůbec. Na to investoři typu Toyota nebo PSA nejsou zvyklí, z jejich strany se pak objevují negativní komentáře, což může negativně ovlivnit budoucnost investice.

Připouští naopak TPCA nějaké komplikace v regionu v souvislosti s fungováním závodu?

Výrobní závod, jakým je TPCA logicky způsobuje určité komplikace. Například v dopravě a v na ni vázaném životním prostředí. Nicméně problémy, který tu vznikly, nemusely být tak značné, pokud by region dodržel, co slíbil. Město Kolín dává do souvislosti s TPCA rostoucí kriminalitu v okrese, nicméně my nemáme informace, že se jedná o naše zaměstnance. Tyto problémy existují, TPCA se k nim nestaví zády a různou formou přispívá k jejich řešení.

Co naopak TPCA regionu přináší?

Jsme největším zaměstnavatelem v okrese. Snažíme se podporovat město, obce v regionu, neziskový sektor atd., a to nejen finančně. Především v oblastech priorit, které máme, tzn. životní prostředí, bezpečná doprava a komunitní život. Osm let funguje náš grantový program, od té doby do regionu plynula stovka miliónů. Spolupráce je to velmi nadstandardní ve srovnání s dalšími investory.

Můžete naznačit budoucnost TPCA v regionu?

Pokud jde o další zásadní rozvoj závodu, s ohledem na situaci v segmentu malých městských vozů ho nepředpokládáme. Vlastníme v průmyslové zóně pozemek, který umožňuje vybudovat další závod, to je pravda. TPCA je připraveno na další rozmach automobilového průmyslu reagovat, nicméně je to v tuto chvíli nepravděpodobné. Měli bychom zůstat ve stávajících rozměrech. Chystáme spíše menší investice vedoucí ke zlepšení komfortu zaměstnanců.

Město má informace o novém modelu, vyskytly se obavy o ukončení závodu, můžete se k tomu vyjádřit?

Pokud jde o nový model, nemohu Vám v tuto chvíli sdělit žádné bližší informace. Potvrdit jeho přípravu mohu. Chystají se nové projekty, zajišťující návrat na výrobní kapacitu, pro kterou byl podnik navržen. Mohu vám ještě sdělit, že investice, které proběhly, byly v řádu miliard, což o konci TPCA v regionu nevyovídá. To je opravdu vše, co Vám k tomu mohu říct.

Vedla alokace TPCA v regionu k jeho zlepšení, zhoršení nebo region zůstal beze změny?

Přes jisté problémy, které se vyskytly, se domníváme, že alokace TPCA regionu prospěla. Region neustále čerpá z řady výhod, které by tu zkrátka bez TPCA nebyly.

5.3.2 Shrnutí

TPCA vzniklo na základě spolupráce koncernů PSA a Toyota s cílem posílit své pozice v segmentu malých městských vozů. Českou republiku si pro svou investici vybraly z důvodu výhodné pozice uprostřed Evropy s potřebným zázemím pro automobilový průmysl, tomu přispěla vládní investiční pobídka. Také o konečné poloze v rámci ČR rozhodla pobídka ze strany regionu.

TPCA v souvislost s regionem neměla zvláštní očekávání, sliby ze strany města, které souvisely s pobídkou, nebyly zcela naplněny. To uvádí TPCA také jako negativum a upozorňuje, že by to mohlo mít dopad na další rozhodnutí ohledně směřování investic mateřských společností. Nicméně zároveň TPCA uvádí, že učinilo investice dlouhodobějšího charakteru a jeho partnerství bude s regionem pokračovat.

Tiskový mluvčí společnosti hodnotí investiční projekt z hlediska regionu (na škále negativní, neutrální, pozitivní) jako pozitivní s tím, že spolupráce investora s regionem je nadstandardní a přináší regionu řadu výhod.

5.4 Srovnání

Zatímco společnost TPCA vznikla na základě jasného cíle dvou automobilových koncernů, které chtěly upevnit svou pozici v segmentu malých městských vozů, důvod, proč vznikla průmyslová zóna Kolín – Ovčáry byl z počátku méně konkrétní. Průmyslová zóna vznikla za účelem přilákání zahraničního investora.

Výstavba průmyslové zóny a následná alokace největšího podniku byla spojena s řadou očekávání. A to jak ze strany regionu, tak také ze strany investorů. Dnes, po osmi letech existence této kooperace, je již možné srovnávat. Začneme – li automobilkou TPCA, jejíž očekávání v souvislosti s regionem nejsou pro společnost zásadní a v podstatě by se dalo říci, že byla splněna už ve chvíli, kdy si mateřské společnosti PSA a Toyota vybraly právě průmyslovou zónu u Kolína. Zóna splňovala veškeré jejich požadavky na polohu, distribuční kanály nebo dostatek pracovních sil. Přesto byl investor do lokality nalákán na základě nabídky města, která měla pro TPCA zajistit potřebné dopravní komunikace a výstavbu bytů pro zaměstnance. V tomto ohledu už očekávání investora nebyla naplněna tak, jak by si investor představoval, a vyskytla se kritika na město v souvislosti s nedodrženými termíny. Nenaplnění představ se týkalo časového zpoždění výstavby komunikace a bytů. Město samotné uznává, že ne všechny podmínky byly dodrženy s tím, že situaci zkomplikovala změna vlády.

Očekávání ze strany regionu byla daleko větší a ani ta podle města nebyla bez výhrad naplněna. Město si od alokace TPCA v průmyslové zóně slibovalo zejména vytvoření pracovních míst pro kvalifikované zaměstnance. Ve skutečnosti však vytvořená pracovní místa byla profilovaná pro méně kvalifikovanou pracovní sílu. Tuto pracovní sílu TPCA často čerpá z jiných regionů, což město označuje nejen za nesplněné očekávání, ale také s tím dává do souvislosti jednu z největších komplikací – rostoucí kriminalitu. Tiskový mluvčí označil očekávání regionu v tomto směru za nadhodnocená. TPCA představuje výrobní podnik, nezajišťuje prodej nebo vývoj automobilů, a tak struktura pracovních míst nemůže být jiná. Přestože TPCA formou grantového programu podporuje snižování kriminality v regionu v rámci priority komunitní život, spojení zvýšené kriminality se závodem odmítá.

Další téma, které stojí za to konfrontovat je budoucnost TPCA v regionu. Město vyjádřilo obavy o přetrvání investora v regionu, zároveň však uvedlo, že má informace, které o ukončení výroby nevypovídají. Mluvčí TPCA tyto informace více rozvedl s tím, že musí být ve sdělování opatrný z důvodu konkurenčního boje. Naznačil, že fungování TPCA v regionu bude mít dlouhodobější charakter

Odlíšné stanovisko zaujímají obě strany, pokud jde o přínos TPCA regionu. Zatímco zástupce města je v označení alokace TPCA jako vyloženě pozitivní zdrženlivější, s tím, že vzniklé výhody vyvažují nevýhody, tiskový mluvčí označil výhody plynoucí regionu za nadstandardní. Jmenoval výhody v podobě finanční i nefinanční spolupráce a problémy, které vznikly, dává částečně za vinu regionu. Porovnání doplňuje přehledná tabulka.

Tabulka 12: Porovnání pohledu regionu a TPCA

	Region	TPCA
Důvod alokace	Nová pracovní místa	Vznik výrobního závodu
Základní očekávání	Snížení nezaměstnanosti	Naplnění alokačních faktorů
Další očekávání	Podpora vývoje, výzkumu a souvisejících aktivit	Výstavba bytů a komunikací
Pozitiva	Zvýšená prestiž regionu, spolupráce TPCA	Poloha, investiční pobídka
Negativa	Nenaplněná očekávání, doprava, kriminalita	Nedodržení termínů investiční pobídky, nadhodnocená očekávání ze strany regionu
Změna regionu	Neutrální	Pozitivní

Zdroj: Řízené rozhovory (2013), vlastní zpracování

ZÁVĚR

Vzniku průmyslové zóny Kolín – Ovčáry předcházela investiční pobídka ze strany třetí vlády České republiky. Investoři Toyota a PSA v prosinci roku 2001 oficiálně oznámili svůj záměr vybudovat v lokalitě průmyslové zóny společný závod na výrobu automobilů Toyota Peugeot Citroën Automobile. Protože byly splněny všechny alokační faktory, jako je poloha, kvalifikovaná pracovní síla a kvalitní infrastruktura, mohlo v lednu 2005 dojít ke spuštění výroby.

Město Kolín podpořilo alokaci klíčového investora formou výstavby zaměstnaneckých bytů a důležitých pozemních komunikací. Motiv regionu pro tuto podporu představovala jistá očekávání, především v podobě snížení nezaměstnanosti v okrese. K tomu skutečně došlo, efekt byl však krátkodobý. V předchozím roce (2012) průměrná nezaměstnanost v okrese čítala dokonce horší výsledek, než v roce před spuštěním výroby TPCA (2004).

TPCA je společnost respektující principy moderního konceptu podnikání, spolupracuje s regionem prostřednictvím grantových programů v oblastech: životní prostředí, doprava a komunitní život. Přesto vedení města Kolín s TPCA spojuje negativní externality v podobě dopravních komplikací a rostoucí kriminality. V prvním případě se jedná o externalitu očekávanou, v případě kriminality už nikoliv a město tuto okolnost hodnotí jako nejvýznamnější negativum v souvislosti s alokací TPCA. Přestože statistiky trestných činů od roku 2005 do jisté míry dávají za pravdu zástupcům regionu, souvislost rostoucí kriminality se závodem nelze jednoznačně prokázat. Zhoršení oblasti dopravy je nevyhnutelnou součástí každé průmyslové zóny, o to více, když je v blízkosti města. Na to TPCA reaguje, že řada komplikací vznikla na základě nedodržených termínů. Data získaná z dopravních statistik nevypovídají o výrazném výkyvu, ať už pozitivním či negativním směrem. Nutno také podotknout, že okresní město Kolín mělo problémy s nevyřešenou dopravní situací dávno před alokací TPCA. Dalším negativem, které se vyskytlo v souvislosti s průmyslovou zónou, je vzniklý dluh. Ten městu Kolín vznikl na počátku investičního projektu, především kvůli bytové výstavbě.

Kvalita života v kontextu regionu není vyloženě exaktním pojmem, významnou roli v jejím hodnocení hraje subjekt. Přistoupíme tedy k hodnocení obou klíčových stran – regionu a podniku. Zástupce regionu označil přínos alokace TPCA pro region jako neutrální, s tím, že vzniklé výhody vyvažují komplikace. TPCA vnímá alokaci výrobního závodu pro region jako pozitivní a uvádí, že výhody v podobě finanční i nefinanční spolupráce s regionem jsou na

poměry výrobního podniku nadstandardní. Problémy, které vznikly TPCA částečně přisuzuje na stranu vedení města Kolín.

Nelze opomenout ani řadu měkkých faktorů souvisejících s TPCA, jejichž vliv na kvalitu života je sice neměřitelný, ale nikoliv nepodstatný. Samotný region například zmiňuje zvýšení image okresu.

Průmyslová zóna Kolín – Ovčáry a automobilový závod Toyota Peugeot Citroën Automobile má v regionu budoucnost. Zástupce města Kolín uvedl, že se při dalším rozvoji zóny bude snažit předejít předchozím komplikacím a TPCA potvrdilo, že učinilo kroky k návratu na výrobní kapacitu, pro kterou byl podnik navržen a nadále v regionu zůstává.

POUŽITÁ LITERATURA

- [1] BESIP. *Změny v pravidlech silničního provozu* [online]. 2009 [cit. 2013-07-24]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/legislativa/pravidla-silnicniho-provozu/zmeny-v-pravidlech-silnicniho-provozu>
- [2] BLAŽEK, Jiří a David UHLÍŘ. *Teorie regionálního rozvoje: nástin, kritika, klasifikace*. Vyd. 1. V Praze: Karolinum, 2002, 211 p. ISBN 80-246-0384-5.
- [3] ČADIL, Jan. *Regionální ekonomie: teorie a aplikace*. Vyd. 1. V Praze: C.H. Beck, 2010, xi, 152 s. Beckova edice ekonomie. ISBN 978-80-7400-191-8.
- [4] ČSÚ. *Administrativní rozdělení okresu Kolín* [online]. 2007 [cit. 2013-07-24]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/xs/redakce.nsf/i/kolin>
- [5] ČSÚ. *Časové řady věkového složení obyvatel v okresech Středočeského kraje* [online]. 2013 [cit. 2013-07-24]. Dostupné z: https://www.czso.cz/xs/redakce.nsf/i/casove_rady_vekoveho_slozeni_obyvatel_za_okresy_stredoceskeho_kraje
- [6] ČSÚ. *Charakteristika okresu Kolín* [online]. 2012 [cit. 2013-07-24]. Dostupné z: https://www.czso.cz/xs/redakce.nsf/i/charakteristika_okresu_kolin
- [7] ČSÚ. *Okresy Středočeského kraje* [online]. 2009 [cit. 2013-07-24]. Dostupné z: https://www.czso.cz/xs/redakce.nsf/i/uzemni_cleneni_kraje_na_okresy_k_1_1_2009
- [8] ČSÚ. *Pohyb obyvatelstva - Metodika* [online]. 2012 [cit. 2013-07-24]. Dostupné z: http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/pohyb_obyvatelstva
- [9] ČSÚ. *Vývoj vybraných ukazatelů v okrese Kolín* [online]. 2012 [cit. 2013-07-24]. Dostupné z: http://www.czso.cz/xs/redakce.nsf/i/vyvoj_vybranych_ukazatelu_v_okrese_kolin
- [10] DVOŘÁČEK, Jiří. *Podnik a jeho okolí: jak přežít v konkurenčním prostředí*. Vyd. 1. V Praze: C. H. Beck, 2012, xvii, 173 s. ISBN 978-80-7400-224-3
- [11] Gefco Česká republika. *O nás* [online]. 2010 [cit. 2013-07-24]. Dostupné z: <http://cz.gefco.net/gefco-ceska-republika/o-nas/>
- [12] HOLMBERG, J., LUNDQUIST, U., ROBÈRT, K.H., WACKERNAGEL, M. *The ecological footprint from a systems perspective of sustainability*. Int. J. Sustain. Dev. World Ecol., 1999, roč. 6, s. 17-33

- [13] Integrovaný portál MPSV. *Časové řady* [online]. 2012 [cit. 2013-07-24]. Dostupné z: http://portal.mpsv.cz/sz/stat/nz/casove_rady
- [14] *Interní data MÚ Kolín*. Kolín, 2013.
- [15] *Interní data TPCA. Kolín*, 2013.
- [16] KUNZ, Vilém. *Společenská odpovědnost firem*. 1. vyd. Praha: Grada, 2012, 201 s. Expert (Grada). ISBN 978-80-247-3983-0.
- [17] Lear Corporation. *Company* [online]. 2013 [cit. 2013-07-24]. Dostupné z: <http://www.lear.com/en/about/>
- [18] MAIER, Karel. *Udržitelný rozvoj území*. 1. vyd. Praha: Grada, 2012, 253 s. ISBN 978-80-247-4198-7.
- [19] Mapy CRR. *Kolín* [online]. 2013 [cit. 2013-07-24]. Dostupné z: http://mapy.crr.cz/tms/crr_a/default/index.php?reload=1&%23c=353602552C5519376&z=1&l=ajax_default&p=#c=3514953%252C5544625&z=5&l=ajax_default&p=&
- [20] Ministerstvo pro místní rozvoj. *Strategie regionálního rozvoje České republiky na roky 2007-2013* [online]. 2007 [cit. 2013-07-24]. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/cs/Podpora-regionu-a-cestovni-ruch/Regionalni-politika/Koncepce-Strategie/Strategie-regionalniho-rozvoje-Ceske-republiky-na>
- [21] Ministerstvo životního prostředí. *Místní Agenda 21* [online]. 2012 [cit. 2013-07-23]. Dostupné z: http://www.mzp.cz/cz/mistni_agenda_21
- [22] Ministerstvo životního prostředí. *Strategický rámec udržitelného rozvoje České republiky* [online]. 2012 [cit. 2013-07-23]. Dostupné z: http://www.mzp.cz/cz/strategie_uzritelneho_rozvoje
- [23] Ministerstvo životního prostředí. *Udržitelný rozvoj* [online]. 2012 [cit. 2013-07-23]. Dostupné z: http://www.mzp.cz/cz/uzritelny_rozvoj
- [24] Místní Agenda 21. *Agenda 21* [online]. 2012 [cit. 2013-07-23]. Dostupné z: <http://ma21.cenia.cz/Z%C3%A1kladn%C3%ADinformace/Agenda21/tabid/101/language/cs-CZ/Default.aspx>
- [25] MÚ Kolín. *Historie* [online]. 2011 [cit. 2013-07-24]. Dostupné z: <http://www.mukolin.cz/cz/o-meste/zakladni-informace/historie/>
- [26] MÚ Kolín. *Geografické informace* [online]. 2011 [cit. 2013-07-24]. Dostupné z: <http://www.mukolin.cz/cz/o-meste/zakladni-informace/geograficke-informace/>

- [27] MÚ Kolín. *Průmyslová zóna Kolín – Ovčáry* [online]. 1998 [cit. 2013-07-24]. Dostupné z: http://www.mukolin.cz/prilohy/Sekce/144/98pzko_cj.ppt
- [28] MVCR. *Trestní zákoník* [online]. 2009 [cit. 2013-07-24]. Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/soubor/sb011-09-pdf.aspx>
- [29] NÁTR, Lubomír. *Rozvoj trvale neudržitelný*. Vyd. 1. Praha: Univerzita Karlova v Praze, nakladatelství Karolinum, 2005, 102 s. ISBN 80-246-0987-8.
- [30] PAYNE, Jan. *Kvalita života a zdraví*. Vyd. 1. V Praze: Triton, 2005, 629 s. ISBN 80-725-4657-0.
- [31] Portál MPSV. *Změna metodiky ukazatele registrované nezaměstnanosti* [online]. 2013 [cit. 2013-07-24]. Dostupné z: http://portal.mpsv.cz/sz/stat/nz/zmena_metodiky
- [32] ŘSD. *Celostátní sčítání dopravy 2005* [online]. 2005 [cit. 2013-07-24]. Dostupné z: http://www.scitani2005.rsd.cz/html/tab_st.htm
- [33] ŘSD. *Interaktivní mapa* [online]. 2011 [cit. 2013-07-24]. Dostupné z: <http://scitani2010.rsd.cz/pages/map/default.aspx>
- [34] ŘSD. *Kolín má nový obchvat města* [online]. 2012 [cit. 2013-07-24]. Dostupné z: <http://www.rsd.cz/doc/Stavime-pro-vas/Silnice-Itrid-aktualne/kolin-ma-novy-obchvat-mesta>
- [35] ŘSD. *Celostátní sčítání dopravy 2000* [online]. 2000 [cit. 2013-07-24]. Dostupné z: http://www.rsd.cz/doprava/scitani_2000/html/tab_st.htm
- [36] ŘSD. *Celostátní sčítání dopravy 2010* [online]. 2010 [cit. 2013-07-24]. Dostupné z: <http://scitani2010.rsd.cz/pages/results/section/default.aspx?l=St%C5%99edo%C4%8Desk%C3%BD%20kraj>
- [37] ŘSD. *Základní informace k celostátnímu sčítání dopravy 2010* [online]. 2010 [cit. 2013-07-24]. Dostupné z: <http://scitani2010.rsd.cz/pages/informations/default.aspx>
- [38] STEJSKAL, Jan a Jaroslav KOVÁRNÍK. *Regionální politika a její nástroje*. Vyd. 1. Praha: Portál, 2009, 212 s. ISBN 978-80-7367-588-2.
- [39] ŠTRACH, Pavel. *Mezinárodní management*. 1. vyd. Praha: Grada, 2009, 167 s. Expert (Grada). ISBN 978-80-247-2987-9.
- [40] ŠVARCOVÁ, Jena. *Ekonomie : stručný přehled: teorie a praxe aktuálně a v souvislostech*. Zlín: CEED, 2003, 279 s. ISBN 80-902-5528-0.

- [41] The Club of Rome. *The story of the Club of Rome* [online]. 2012 [cit. 2013-07-23]. Dostupné z: <http://www.clubofrome.org/?p=375>
- [42] Toyota Tsusho Corporation. *Our Company* [online]. 2013 [cit. 2013-07-24]. Dostupné z: <http://www.toyota-tsusho.com/english/corporate/index.html>
- [43] Univerzita Karlova v Praze. *Kvalita života: Komunitní studie lokalit* [online]. 2010 [cit. 2013-07-24]. Dostupné z: http://web.natur.cuni.cz/ksgrrsek/urrlab/user/documents/petra/Komunity_2009/12_Kvalita_zivota.pdf
- [44] Ústav aplikované a krajinné ekologie. *Pilíře udržitelného rozvoje* [online]. 2003 [cit. 2013-07-23]. Dostupné z: http://www.uake.cz/frvs1269/obr/temata_obrazky/11_tema/11obr2.jpg
- [45] VALACH, Josef. *Investiční rozhodování a dlouhodobé financování*. 2. přeprac. vyd. Praha: Ekopress, 2005, 465 s. ISBN 80-869-2901-9.
- [46] Vesmír. *Ekologická stopa* [online]. 1999 [cit. 2013-07-24]. Dostupné z: <http://www.vesmir.cz/clanek/ekologicka-stopa>
- [47] 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.
- [48] World Health Organization. *Measuring of Quality of Life* [online]. 1997 [cit. 2013-07-24]. Dostupné z: http://www.who.int/mental_health/media/68.pdf
- [49] Yusen Logistics Europe. *About Yusen Logistics Europe* [online]. 2013 [cit. 2013-07-24]. Dostupné z: <http://www.eur.yusen-logistics.com/about-us/>
- [50] *Změna zákona o investičních pobídkách a některých dalších zákonů*. In: 192/2012 Sb.2012.