

Lokalizační faktory aktivit realizovaných v rámci podnikatelských zón ve Zlínském kraji

Bc. Olga Maršálová

Diplomová práce
2010



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva
akademický rok: 2009/2010

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Olga MARŠÁLKOVÁ**
Studijní program: **N 6202 Hospodářská politika a správa**
Studijní obor: **Veřejná správa a regionální rozvoj**

Téma práce: **Lokalizační faktory aktivit realizovaných v rámci podnikatelských zón ve Zlínském kraji**

Zásady pro vypracování:

Úvod

I. Teoretická část

- Na teoretické bázi vymeďte možné lokalizační faktory podnikatelských aktivit ve Zlínském kraji.

II. Praktická část

- Lokalizační faktory verifikujte za využití nástrojů regionální analýzy průmyslových lokalit ve Zlínském kraji.
- Lokalizační faktory verifikujte za využití nástrojů empirického šetření průmyslových lokalit ve Zlínském kraji.
- Získané výsledky zobecněte.

Závěr

Rozsah práce: cca 70
Rozsah příloh:
Forma zpracování diplomové práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

- [1] ADAMČÍK, S. Zdroje teorie regionální politiky a regionálního rozvoje. 1. vyd. Ostrava: Vysoká škola Báňská, Technická univerzita Ostrava, Ekonomická fakulta, 1997. 131 s. ISBN 80-7078-432-6.
- [2] BLAŽEK, J. Teorie regionálního rozvoje. 1. vyd. Praha: Univerzita Karlova, 2002. 211 s. ISBN 80-246-0384-5.
- [3] RUMPEL, P. a kol. Měkké faktory regionálního rozvoje. Ostrava: Ostravská univerzita, 2008. 186 s. ISBN 978-80-7368-435-8.
- [4] WOKOUN, R. a kol. Regionální rozvoj: východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování. Praha, 2008. 475 s. ISBN 978-80-7201-699-0.

Vedoucí diplomové práce: Ing. Milan Damborský
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva

Datum zadání diplomové práce: 29. března 2010

Termín odevzdání diplomové práce: 3. května 2010

Ve Zlíně dne 29. března 2010


doc. Dr. Ing. Drahomíra Pavelková
děkanka




prof. RNDr. René Wokoun, CSc.
ředitel ústavu

PROHLÁŠENÍ AUTORA DIPLOMOVÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že

- odevzdáním diplomové práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby ¹⁾;
- beru na vědomí, že diplomová práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k nahlédnutí;
- na moji diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3 ²⁾;
- podle § 60 ³⁾ odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- podle § 60 ³⁾ odst. 2 a 3 mohu užít své dílo – diplomovou práci - nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování diplomové práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky diplomové práce využít ke komerčním účelům.

Ve Zlíně 5. 5. 2010


.....

1) zákon č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, § 47h Zveřejňování závěrečných prací;

(1) Vysoká škola nevydělečně zveřejňuje disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce, u kterých proběhla obhajoba, včetně posudků oponentů a výkladů obhajoby prostřednictvím databáze kvalifikačních prací, kterou spravuje. Způsob zveřejnění stanoví vnitřní předpis vysoké školy.

(2) Disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce odevzdané uchazečem k obhajobě musí být též nejméně pět pracovních dnů před konáním obhajoby zveřejněny k nahlédnutí veřejnosti v místě určeném vnitřním předpisem vysoké školy nebo není-li tak určeno, v místě pracoviště vysoké školy, kde se má konat obhajoba práce. Každý si může ze zveřejněné práce požít na své náklady výpisy, opisy nebo rozmnoženiny.

(3) Platí, že odevzdáním práce autor souhlasí se zveřejněním své práce podle tohoto zákona, bez ohledu na výsledek obhajoby.

2) zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 35 odst. 3:

(3) Do práva autorského také nezasahuje škola nebo školské či vzdělávací zařízení, užívá-li nikoli za účelem přímého nebo nepřímého hospodářského nebo obchodního prospěchu k výuce nebo k vlastní potřebě dílo vytvořené učněm nebo studentem ke splnění školních nebo studijních povinností vyplývajících z jeho právního vztahu ke škole nebo školskému či vzdělávacímu zařízení (školní dílo).

3) zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

(1) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení mají za obvyklých podmínek právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla (§ 35 odst.

3). Odpirá-li autor takového díla udělit svolení bez vážného důvodu, mohou se tyto osoby domáhat nahrazení chybného projevu jeho vůle u soudu. Ustanovení § 35 odst. 3 zůstává nedotčeno.

(2) Nemá-li sjednáno jinak, může autor školního díla své dílo užit či poskytnout jinému licenci, není-li to v rozporu s oprávněnými zájmy školy nebo školského či vzdělávacího zařízení.

(3) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení jsou oprávněny požadovat, aby jim autor školního díla z výdělku jim dosaženého v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licence podle odstavce 2 přiměřeně přispěl na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložily, a to podle okolností až do jejich skutečné výše; přitom se přihlíží k výši výdělku dosaženého školou nebo školským či vzdělávacím zařízením z užití školního díla podle odstavce 1.

ABSTRAKT

Předmětem této diplomové práce je definice lokalizačních faktorů na základě lokalizačních teorií jednotlivých období, kdy různí ekonomové spatřovali stěžejní faktory lokalizačního rozhodování v různých oblastech. Někteří se zaměřovali na pracovní sílu, jiní na dopravní náklady nebo na podnikatelské prostředí. Dalším bodem této práce je socioekonomická analýza okresů Zlínského kraje. Poslední část práce je věnovaná empirickému šetření prostřednictvím dotazníků, na základě nichž jsou vymezeny preference lokalizačních rozhodnutí podnikatelských subjektů umístěných v jednotlivých průmyslových zónách Zlínského kraje.

Klíčová slova: lokalizační faktory, aglomerační výhody, průmyslová zóna, investor, CzechInvest

ABSTRACT

The object of this thesis is the identification of localization factors based on the localization theories from various periods, in which different economists found the fundamental factors of localization decision making process in different fields. Some of them focused on labour force, the others addressed the transportation expenses or corporate environment. Another aim of the thesis is a socio-economic analysis of all districts in Zlin region. The last part of the thesis is devoted to empiric investigation via questionnaires determining the preferences of localization decision making of entrepreneurs located in particular industrial zones of Zlin region.

Keywords: localization factors, agglomerative conveniences, industrial area, investor, CzechInvest

Poděkovat bych chtěla především vedoucímu mé diplomové práce, jímž byl Ing. Milan Damborský, za cenné rady a připomínky, které mi pomohly při vypracování této práce.

Prohlašuji, že odevzdaná verze diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

OBSAH

ÚVOD.....	9
I TEORETICKÁ ČÁST	10
1 VÝVOJ LOKALIZAČNÍCH TEORIÍ.....	11
1.1 LOKALIZAČNÍ FAKTORY PODLE TEORIÍ.....	24
II PRAKTICKÁ ČÁST.....	27
2 SOCIOEKONOMICKÁ ANALÝZA ZLÍNSKÉHO KRAJE.....	28
2.1 SOCIOEKONOMICKÝ ANALÝZA OKRESU VSETÍN.....	35
2.2 SOCIOEKONOMICKÁ ANALÝZA OKRESU ZLÍN.....	38
2.3 SOCIOEKONOMICKÁ ANALÝZA OKRESU KROMĚŘÍŽ	41
2.4 SOCIOEKONOMICKÁ ANALÝZA OKRESU UHERSKÉ HRADIŠTĚ	44
3 VYMEZENÍ PRŮMYSLOVÝCH LOKALIT.....	47
3.1 PRŮMYSLOVÉ LOKALITY ZLÍNSKÉHO KRAJE	50
3.1.1 Okres Vsetín.....	50
3.1.2 Okres Zlín.....	54
3.1.3 Okres Kroměříž	58
3.1.4 Okres Uherské Hradiště	61
3.2 SROVNÁNÍ VYBRANÝCH PRŮMYSLOVÝCH ZÓN ZLÍNSKÉHO KRAJE.....	66
3.3 VERIFIKACE LOKALIZAČNÍCH FAKTORŮ ZA VYUŽITÍ NÁSTROJŮ REGIONÁLNÍ ANALÝZY.....	70
4 EMPIRICKÉ ŠETŘENÍ PRŮMYSLOVÝCH ZÓN VE ZLÍNSKÉM KRAJI.....	73
4.1 VERIFIKACE LOKALIZAČNÍCH FAKTORŮ ZA VYUŽITÍ NÁSTROJŮ EMPIRICKÉHO ŠETŘENÍ.....	77
ZÁVĚR	80
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	82
SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK	88
SEZNAM OBRÁZKŮ	90
SEZNAM TABULEK.....	91
SEZNAM PŘÍLOH.....	92

ÚVOD

Cílem práce je identifikovat a srovnat lokalizační faktory aktivit, realizovaných v rámci podnikatelských zón ve Zlínském kraji. Práce je rozdělena do dvou částí, teoretická a praktická část.

Teoretická část se zabývá popisem lokalizačních teorií jednotlivých ekonomů, seřazených podle časového sledu. Na konci teoretické části jsou v tabulce vymezeny lokalizační faktory, kterým jednotliví autoři přiřadili největší váhu.

Praktická část se zabývá socioekonomickou analýzou Zlínského kraje i jednotlivých okresů v rámci Zlínského kraje, kde jsou analyzovány ukazatele složení obyvatelstva, zaměstnanosti, nezaměstnanosti, organizační struktury a dopravní dostupnosti jednotlivých regionů, které jsou pro tuto práci považovány za stěžejní. V další části jsou charakterizovány vybrané průmyslové zóny rozdělené podle okresů Zlínského kraje. Pozornost je věnována především jejich rozloze, obsazenosti, dopravní dostupnosti a technické infrastruktuře. Jako shrnutí této kapitoly je aplikováno rovnání vybraných průmyslových zón podle různých hledisek. Z hlediska využití plochy se komparace zaměřuje na obsazenost průmyslových zón, počet podnikatelských subjektů lokalizovaných v průmyslových zónách, původ investorů a jejich velikost. Z hlediska dopravního napojení je komparace zaměřena na jejich dopravní obslužnost silniční, železniční a leteckou dopravou. Srovnání technické infrastruktury je použito z důvodu komparace jejich vybavenosti. Z hlediska kvality pracovní síly je srovnávána přítomnost vzdělávacích zařízení v jednotlivých okresech Zlínského kraje. Dále je v této části srovnávána podpora podnikání a investic v jednotlivých okresech Zlínského kraje a v neposlední řadě samotná lokalizace vždy dvou vybraných průmyslových zón. V poslední části jsou vyhodnoceny dotazníky, které mají poukázat na stěžejní lokalizační faktory podnikatelských subjektů umístěných v průmyslových zónách Zlínského kraje.

V práci jsou využity metody regionální analýzy, konkrétně socioekonomická analýza jednotlivých okresů Zlínského kraje, pro kterou je využita metoda sběru dat Českého statistického úřadu, Centra pro regionální rozvoj, agentury CzechInvest a Ministerstva financí ČR. Další použitou metodou je empirické šetření aplikované prostřednictvím dotazníkového šetření ve vybraných průmyslových zónách Zlínského kraje. Dotazník je zaměřen na preference v lokalizačním rozhodování jednotlivých podnikatelských subjektů a na podněty, které je vedly k lokalizaci jejich výrobních závodů právě do Zlínského kraje.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 VÝVOJ LOKALIZAČNÍCH TEORIÍ

První lokalizační teorie začaly vznikat na počátku 19. století a vycházely z neoklasického pojetí ekonomiky, která je založena především na analýze chování aktérů na trhu. Vychází tedy z předpokladu dokonalé konkurence, která se vyznačuje homogenitou produktů, nulovými dodatečnými náklady, neexistencí bariér vstupu či výstupu z odvětví a stejnou dostupností k informacím pro všechny subjekty. Prvotním cílem lokalizačních teorií bylo nalézt faktory, které ovlivňují umístění ekonomických aktivit v prostoru, a později to byla snaha vysvětlit prostorové rozmístění celé ekonomiky. Zpočátku vznikaly teorie zaměřené na jednotlivá odvětví, tedy speciální teorie lokalizace zemědělství a průmyslu, které posuzovaly výhodnost lokalizace ekonomických aktivit z hlediska minimalizace nákladů a maximalizace zisku. Později začaly vznikat všeobecné teorie lokalizace využívající vícekritériální přístup a modelování, teorie prostorového uspořádání a rozvinuté teorie lokalizace současnosti. [1, 3, 4, 5]

J. H. von THÜNEN

Vyvrcholením prvních pokusů o vysvětlení lokalizace je studie ekonoma a geografa Johanna Heinricha von Thüнена, který se ve svých pracích zabýval pravidelností v rozmístění jednotlivých typů zemědělských aktivit. Ačkoliv je jeho práce zaměřená na odvětví zemědělství, na jeho teorii navazovali i další ekonomové zabývající se lokalizací průmyslu. Jeho studie vychází z neoklasického pojetí ekonomiky, tedy z předpokladu dokonalé konkurence. Striktně stanovil předpoklady lokalizace, kterými jsou [4, 15]:

- území je izolované a má tvar kruhu,
- zemědělská půda po celém území je stejně úrodná,
- všichni producenti utrží stejnou cenu, a realizují stejnou míru zisku,
- náklady na dopravu jsou dány vzdáleností.

Lokalizaci zkoumal podle dvou činitelů, podle dopravních nákladů, kterým přikládal hlavní váhu, a podle nálehavosti spotřeby jednotlivých druhů zemědělských plodin. Produkci, která podléhá zkáze rychleji, umístil blíže odbytovému trhu a naopak produkty, které jsou trvanlivé a dopravě odolné by měly být umístěny na odlehlejších pozemcích od odbytového trhu. Celková plocha daného území je rozdělena do několika pravidelných prstenců podle využití půdy, přičemž odbytový trh se nachází uprostřed. [4, 5, 27, 15]

Wilhelm LAUNHARDT

Postupem času se zemědělská produkce dostávala do pozadí a předmětem zájmu se stávala lokalizace průmyslu. Prvními ekonomy, kteří se zabývali lokalizací průmyslu, byli W. Roscher, který usiloval o doplnění klasické politické ekonomie o historickou metodu, a A. E. Schäffle. K určitému zevšeobecnění dosavadních poznatků přispěl svou studií Wilhelm Launhardt, jehož teorie je založena na minimalizaci dopravních nákladů. Na rozdíl od von Thüнена se zabýval lokalizací průmyslu, tedy rozmístěním průmyslových podniků. Vycházel z toho, že dopravní náklady jsou závislé na vzdálenosti a objemu přepravovaného nákladu a samotná lokalizace firem pak na poloze zdrojů a samotného trhu. Známy je tzv. Launhardtův trojúhelník, pomocí něhož lze stanovit optimální polohu firmy, přičemž na dvou vrcholech trojúhelníku jsou naleziště surovin a na posledním vrcholu trojúhelníku je odbytový trh. Optimální lokalizace firmy se nachází uprostřed tohoto trojúhelníku, v jeho těžišti. [5, 28]

Alfred WEBER

Lokalizačním rozhodnutím jednotlivých firem se zabýval německý ekonom Alfred Weber, který je považován za tvůrce ucelené klasické teorie průmyslu. Definoval dodnes používaný pojem lokalizační faktory, mezi které podle něj patří nejen dopravní náklady, ale také náklady na pracovní sílu nebo spotřebitelské aglomerace - trhy. Tyto chápal Weber jako určitou konkurenční výhodu. Nejvýznamnějším lokalizačním faktorem zůstávají i podle Webera dopravní náklady. Weber ve svých teoriích pracuje s určitými předpoklady:

- vychází z neoklasického modelu, uvažuje podmínky dokonalé konkurence,
- ceny pracovní síly se liší podle lokalit, v rámci dané lokality jsou ovšem fixní,
- nerovnoměrné rozmístění zdrojů.

Ve svých lokalizačních teoriích vycházel Weber z minimalizace nákladů pomocí Launhardtova trojúhelníku. [1, 4, 5]

Lokalizační faktory klasifikoval na všeobecné a speciální. Všeobecné lokalizační faktory (např. dopravní náklady, náklady na pracovní sílu, pozemková renta) působí ve všech průmyslových odvětvích, zatímco speciální (např. požadavky na čistotu vody apod.) jen v některých. [3]

Weber zavádí také pojmy, jako jsou **aglomerační úspory**, které obecně definoval Alfred Marshall, dále pak pojem **materiálový index**, což je podíl hmotnosti vstupu na hmotnosti produktu (pokud je materiálový index větší než 1, pak jde o materiálově orientovanou firmu, která je umístěna blíže k místu surovin; pokud je materiálový index menší než 1, pak se jedná o firmu orientovanou na trh a tato firma je tudíž umístěna blíže odbytovému trhu), nebo pojem **ubikvitní a lokalizované suroviny**. Zatímco ubikvitní suroviny lokalizaci neovlivňují, protože se nacházejí ve značném množství téměř všude, lokalizované suroviny se vyskytují pouze na některých místech a lokalizace firmy je jim přizpůsobena. Stávají se tedy lokalizačním faktorem. [5]

Aglomerační úspory jsou podle Webera zvláštním příkladem vnějších úspor - ty firma získává existencí jiných subjektů nebo veřejnou dostupností některých zdrojů. Vnější úspory mohou mít finanční povahu, např. úspory vzniklé na základě expanze ostatních firem, což může vést ke snížení jednotkových cen vstupů. Mohou mít ale také nefinanční podobu, např. kvalitní veřejný vzdělávací systém. Aglomerační úspory firma dosahuje díky blízkosti jiných subjektů. Alfred Marshall uvádí tři typy aglomeračních úspor [1]:

- sdílení pracovního trhu – větší možnost volby nejen pro zaměstnance, ale i pro zaměstnavatele,
- šíření technologií z blízkých firem,
- společné využívání specializované infrastruktury a specializovaných dodavatelů.

Aglomerační úspory lze rozdělit na interní a externí efekty [1, 4, 5]:

- **interní úspory** z rozsahu jsou důsledkem zvyšování produkce, vznikají tedy uvnitř podniku,
- **externí úspory** z rozsahu vznikají mezi hospodářskými aktéry, kterými jsou podniky, domácnosti, popřípadě vláda a člení se:
 - **lokalizační úspory** jsou efekty, které vznikají blízkostí firem stejného odvětví. Výsledkem je pokles transakčních nákladů díky vzájemné blízkosti firem.
 - **urbanizační úspory** jsou efekty, které vznikají blízkostí firem bez ohledu na to, v jakém odvětví působí. Výsledkem jsou úspory vzniklé společným využíváním institucí nebo infrastruktury apod.

Na Weberovu teorii navázali a dále ji rozvinuli např. Engländer, který zohledňuje především faktor poptávky a odbytu zboží nebo A. Predöhl, který vnáší do lokalizační teorie všeobecný substituční princip výrobních faktorů. [5]

Harold HOTTELING

Zkoumáním vzájemné závislosti lokalizačních rozhodnutí různých firem se zabýval statistik a ekonom Harold Hotelling. Do neoklasického modelu zanesl prvky nedokonalé konkurence. Tento směr představuje tzv. Hotellingův model, který je založen na vzájemné konkurenci firem, které soutěží o tržní prostor. Hlavním přínosem tohoto modelu bylo, že došlo k částečnému odchýlení od neoklasických předpokladů dokonalé soutěže. Podle Hotellinga se i malé firmy budou snažit o dosažení pozice monopolu, alespoň na určitém území a tomu přizpůsobí svou strategii. Zjednodušeným příkladem Hotellingova modelu je konkurenční boj dvou prodavačů zmrzliny na pláži. Předpokladem tohoto modelu je, že cena zboží je složena z výrobních nákladů a dopravních nákladů, které nesou zákazníci, což způsobuje s rostoucí vzdáleností pokles poptávky a naopak. Podle Hotellingova modelu se snaží oba prodavači získat část tržního prostoru svého konkurenta tím, že se postupně přibližují k místu, kde prodává. Optimální lokalizace pak je, když se oba prodavači ocitnou uprostřed pláže zády k sobě, v tomto okamžiku již změna lokalizace jednoho z prodavačů neohrozí toho druhého. [1, 4]

Walter CHRISTALLER

Součástí neoklasických modelů lokalizace jsou také teorie regionální rovnováhy nebo také teorie prostorového uspořádání. Jejich cílem je vysvětlení prostorového uspořádání ekonomiky jako celku.

Za nejvýznamnější teorii tohoto směru lze považovat teorii centrálních míst, jejímž autorem je Walter Christaller a kterou později rozpracoval August Lösch. Christaller vychází z prací J. H. von Thüнена a Alfreda Webera. Teorie centrálních míst se zabývá vztahy mezi centrálními místy a jejich zázemím a vychází ze základní geografické zákonitosti, tj. poklesu počtu středisek v závislosti na jejich významu (např. podle počtu obyvatel). Teorie centrálních míst je aplikovaná jak na obchod, tak na služby. Cílem Christallerovi teorie je vysvětlit lokalizaci a velikost měst v sídelním systému, přičemž se zaměřil pouze na maloobchodní funkci měst. Předpoklady jeho modelu jsou [1]:

- centrální místa poskytují služby i jeho zázemí,

- relativně homogenní fyzicko-geografické podmínky,
- racionální chování zákazníků i majitelů firem,
- spotřebitelé se snaží minimalizovat svoji vzdálenost (je dána maximální vzdálenost, ze které je spotřebitel ochoten dojet),
- je dána minimální velikost trhu, která umožňuje existenci prodejního místa.

Jeho teorie je založená na pravidelných vzájemně se překrývajících šestiúhelnících za splnění podmínek neoklasického modelu, přičemž střediska jsou vždy umístěna ve středu těchto šestiúhelníků. Velikost šestiúhelníků je závislá na požadavcích jednotlivých ekonomických subjektů na počet zákazníků. Na základě této teorie vznikne hierarchie centrálních míst s příslušným zázemím, popřípadě tzv. tržní zóna, které má tvar právě šestiúhelníku, přičemž střediska vyššího řádu plní funkce i pro střediska nižšího řádu. [1, 3, 4]

Nedostatkem této teorie je zejména její statické pojetí a tak představuje pouze jakési převedení neoklasického modelu ekonomiky do tzv. ideálního prostoru. [1]

T. PALANDER

Na přelomu 30. a 40. let 20. století dochází k jistým změnám v lokalizačním uvažování firem, kdy se firmy nesnaží pouze o minimální výrobní náklady, ale také o dosažení maximálního zisku. Začínají se tedy ve větší míře objevovat prvky nedokonalé konkurence, jak tomu bylo například u Hotellingova modelu dvou zmrzlinářů. [5]

Jedním z ekonomů, kteří se zaměřují na maximalizaci zisku je T. Palander, který využívá časovou analýzu vzhledem k existenci procesu prostorové koncentrace a vzájemné konkurence. Pracuje s cenou, která je determinována tržní pozicí prodávajícího a velikostí jím ovládaného trhu. [5, 15]

August LÖSCH

V první polovině 20. století rozpracoval August Lösch Christallerovu teorii centrálních míst, kdy své úvahy přesunul z mikro do makroplochy. Lösch je hlavním představitelem všeobecné teorie lokalizace, ve své teorii se zaměřil na všeobecnou rovnováhu v prostoru. Národohospodářský komplex chápe jako síť tržních zón. „Christallerovu teorii rozvinul tím, že opustil některé její zjednodušující předpoklady, např. střediska vyššího řádu nemusí vždy plnit všechny funkce středisek nižšího řádu apod.“. [1, 5]

Podle něj je hlavním lokalizačním faktorem, vedle minimálních dopravních nákladů, snaha o maximalizaci zisku, který je dán velikostí trhu. Sleduje teorii lokalizace průmyslu, zemědělství i obchodu, přičemž pozornost věnuje především ekonomickým problémům měst. Na rozdíl od Christallera neuvažoval pouze maloobchodní funkci měst, ale také funkci výrobní (tzn. průmysl). „Lösch ve svých teoriích poukazoval na řadu faktorů, jež budou systematicky způsobovat nesoulad: nedostatky v cenovém mechanismu, stále složitější podmínky konkurence, nedostatečná mobilita pracovních sil a kapitálu, malá informovanost podnikatelů, apod.“. [1, 3, 4, 5]

Francois PERROUX

V 50. letech přišel se svou teorií růstových pólů francouzský ekonom Francois Perroux, který považoval vývoj ekonomiky jako celku za nerovnoměrný, neboť není možné, aby k rozvoji docházelo všude ve stejném rozsahu. Vycházel ze dvou základních teorií, a to ze statické teorie vzájemné závislosti průmyslu a ze Schumpeterovi teorie rozvoje založené na inovacích. Ve své teorii Perroux rozlišuje odvětví průmyslu na hnaná a hnací. Perroux definoval hnací odvětví jako „rychle se rozvíjející odvětví, kterému dominují velké, neustále inovující firmy, vysílající silné rozvojové impulsy do svého okolí, tedy firmám hnaných odvětví, takže i ty rostou rychleji než jiné srovnatelné firmy“. [1]

Hnacím se stává odvětví v případě, že firmy zde mohou dosahovat jak interních tak externích úspor, zejména úspor z rozsahu, což může být do určité míry lokalizačním prvkem. Póly růstu jsou pak podle Perrouxe silné hospodářské jednotky, kterými mohou být velké firmy, holdingy apod. [1, 15]

V 60. letech navázali na Perrouxovu teorii švédský ekonom a politiky Karl Gunnar Myrdal svou teorií kumulativních příčin (1957) a německý ekonom Alber Hirschmann svou teorií nerovnoměrného rozvoje (1958), kteří se zabývají teoriemi regionální polarizace. Jako pól růstu označují silně rostoucí region či lokalitu. [15]

V 70. letech dále Perrouxovu teorii rozpracoval J. Boudeville svou teorií center růstu a růstových os (1966), který ve své teorii pracuje stejně jako Perroux s hnanými a hnacími odvětvími. Ve stejném období teorii nerovnoměrného rozvoje rozpracoval ekonom John Friedmann, který je autorem obecné teorie polarizovaného rozvoje (1966) a který zavedl pojem jádro-periferie. [1, 15]

William ALONSO

V 60. letech 20. století se prostorovým uspořádáním měst zabýval americký ekonom William Alonso, který je autorem koncentrického modelu uspořádání města. Alonsův model je aplikací lokalizační teorie J. H. von Thünera. Podstatou této teorie je rozmístění činností v urbanizovaném území. Je založena na předpokladech [2, 15]:

- dokonalého fungování trhu,
- město se rozvíjí na homogenní pláni bez přirozených překážek,
- monocentričnost,
- poptávající zajímá hlavně velikost pozemku a náklady na dopravu.

Ve svém modelu Alonso zohledňuje omezenou ochotu a možnosti poptávajících vynaložit určité množství prostředků na dopravu a bydlení. Rozlišíme-li jednotlivé funkce území podle jeho možnosti využití (bydlení, výroba apod.), pak každý druh funkčního využití má za jinak stejných podmínek v tomtéž místě jiné výnosy. Území je pak kolem centra uspořádáno v koncentrických mezikružích. První zónou, která se kolem centra vytvoří je průmyslová výrobní zóna, pak zóna bydlení a nejvzdálenější od centra je venkovské území. Pomocí tohoto modelu Alonso vysvětluje, proč mají „průmyslová města“ tendenci vytvářet kolem centra prstence monofunkčních zón a proč v tržních podmínkách intenzita ekonomického využití území zpravidla roste směrem k centru. [2]

Walter ISARD

Představitelem poválečného období vývoje lokalizačních teorií je Walter Isard, který vychází z prací A. Webera a A. Löscheho. Všechny poznatky teorie lokalizace a regionálních teorií shrnul do tzv. regionální vědy. Jeho snahou bylo propojení ekonomie, geografie a prostorového plánování. Cílem jeho práce bylo transformovat deskriptivní regionální ekonomii v exaktní a teoreticky vyspělou vědu. Isardova teorie má výrazně zobecňující charakter. Ve svých teoriích hojně využíval modelování, např. aplikaci gravitačního modelu, analýzy vstup – výstup. Jeho práce již nebyly založeny na neoklasickém modelu rovnováhy, ale na modelu nedokonalé konkurence, kdy pracuje s externalitami. Ve své práci vychází z předpokladu, že se firma lokalizuje v území, na které nemá zatím žádný vliv, další předpoklady jeho modelu jsou [1, 4, 5, 15]:

- trh je koncentrován do jednoho bodu,

- veškeré výrobní faktory jsou k dispozici,
- dopravní náklady jsou úměrné váze a vzdálenosti.

Isard pracuje s tzv. lokalizačním trojúhelníkem, pomocí něhož identifikuje nejvhodnější polohu lokalizace ekonomického subjektu. Jde o nalezení substituce vstupů, které znamená minimalizaci dopravních nákladů. [15]

Regionální věda byla kritizována za zanedbání behaviorálních a institucionálních otázek. K oživení zájmu o regionální vědu v Isardově pojetí došlo v 90. letech 20. století ve formě tzv. nové ekonomické geografie, jejímiž představiteli jsou zejména P. Krugman, P. Romer a další. [1, 4]

BEHAVIORALISMUS

V 70. a 80. letech se začíná prosazovat nový směr, tzv. behavioralismus, který vyzdvihuje měkké faktory percepce (vnímání). Snahou bylo učinit neoklasický model realističtější, a proto tento směr zohledňoval i subjektivní vnímání aktérů. Vznikají inovované lokalizační teorie strukturně podobné těm neoklasickým avšak obsahově odlišné. I zde se objevují určité nedostatky neoklasického modelu, především opomíjí vlivy stojící mimo jedince, které ovlivňují jeho chování a maximalizační úsilí aktérů. Lokalizační teorie tohoto směru respektují existenci rizika a nejistoty. V teoriích tohoto směru se využívá induktivní přístup, kdy jsou na základě empirického pozorování odvozovány obecné závěry. Pro určení lokalizace se využívají určité heuristické postupy, ve kterých jde především o nalezení přijatelného řešení [1, 4, 15]:

- stupňovité lokalizační rozhodnutí, kdy si investor zvolí nejdříve zemi, ve které se lokalizuje, následně pak region v rámci vybrané země a poté konkrétní lokalitu v rámci zvoleného regionu,
- soustředění se na mimořádně důležité faktory,
- hledání uspokojivé lokality,
- minimální požadavky na lokalizační faktory, kdy je u každého lokalizačního faktoru stanovena minimální požadovaná hodnota,
- napodobování, kdy je vybrána lokalita, ve které jsou úspěšné jiné podniky.

Pro schopnost podniku racionálně plánovat jeho lokalizaci je důležité mít dostatečné množství kvalitních informací. Pro získání takových informací je pro podnik důležité jeho napojení na okolí ale také jeho velikost, protože velké společnosti jsou mnohem více schopny zpracovat větší množství informací než ty malé. Na základě zpracování právě většího množství informací pak mohou lépe lokalizovat svoji činnost v území. [15]

Mezi hlavní představitele tohoto směru patří **Julian Wolpert** (1964), který se zabývá především měkkými lokalizačními faktory a dále pak americký geograf **Allan Pred** (1977), který hlavní pozornost věnuje právě kvalitě a kvantitě informací, na jejichž základě pak podniky realizují svá lokalizační rozhodnutí. Podle Allana Preda [15]:

- podniky při svém rozhodování o lokalizaci disponují rozdílnými informacemi a každý podnik je jinak schopný tyto informace využívat,
- lokalizaci podniku ovlivňují nejen objektivní kritéria, ale zejména subjektivní hodnotové představy, osobní preference nebo náhoda,
- postupem času se zvyšuje kvalita i množství informací a také schopnost podniků tyto informace zpracovávat, což má za následek rostoucí racionalitu v přijímání lokalizačních rozhodnutí.

MODERNÍ LOKALIZAČNÍ TEORIE

V rámci moderních lokalizačních teorií 20. století jsou rozebírány především lokalizační faktory nadnárodních korporací. Mezi nejznámější lokalizační teorie tohoto období patří teorie výrobních cyklů (1966) Reymonda Vernona, teorie mezoekonomiky (1976) Stuarta Hollanda, teorie ziskových cyklů (1985) Ann Markusen a teorie územních děleb práce (1984) britské geografky Doreen Massey. [15]

Teorie výrobních cyklů, jejímž autorem je Reymond Vernon, vychází z předpokladu, jednotlivé regiony mohou různě disponovat potřebnými výrobními faktory v závislosti na životním cyklu výrobku. Každý výrobek prodělá třífázový cyklus, během něhož je výroba přemísťována do oblastí, kde jsou pro ni nejvhodnější podmínky. Ústředí firmy je lokalizováno do nejvyspělejších metropolitních regionů. [1]

V počáteční fázi cyklu („nový výrobek“) je výroba lokalizována do nejvyspělejších regionů, protože právě ty disponují komparativní výhodou v technologiích ale také kvalifikovanou pracovní silou. Výroba a prodej výrobku je pečlivě sledován. [1]

Ve druhé fázi („zralý výrobek“) dochází ke zvyšování objemu výroby, výrobek je silně exportován a dochází také k poklesu jeho ceny. [1]

V poslední fázi výrobního cyklu („standardní výrobek“), kdy je technologie výroby již zvládnutá, ztrácí vyspělý region komparativní výhodu a výroba ve velkých sériích se přesouvá do méně vyspělých regionů s levnější pracovní silou. Tím dojde k omezení výroby i exportu z vyspělejšího regionu. [1]

„Z této teorie můžeme odvodit vývojové tendence meziregionální specializace založené na posunu komparativních výhod podle kvalitativní hierarchie regionů a podle času“. [1]

Autorem **teorie mezoekonomiky** je Stuart Holland, který odmítá neoklasické teorie regionální rovnováhy a naopak klíčovou roli přisuzuje velkým firmám, které vytváří zvláštní sektor – mezoekonomiku. Podle Hollanda tvoří 1 – 2% firem ve vyspělých zemích přes 50% veškeré produkce, čímž dosahují pozice monopolu nebo oligopolu, což je v rozporu s neoklasikou teorií. [1]

Úspěšnost velkých firem vidí především v jejich lobbovací síle, specifických možnostech boje s konkurencí a v neposlední řadě také v daňových únicích, kdy velké firmy přesouvají svoji výrobu do zemí s levnou pracovní silou nebo využívají tzv. transferové ceny, kdy zisky vykazují ve státech s nízkou mírou zdanění. [1, 15]

Teorie ziskových cyklů, jejíž autorkou je Ann Markusen, vychází z teorie výrobních cyklů. Podle ní je prosperita regionu závislá na behaviorálních strategiích korporací, které se snaží dosáhnout superzisků. Teorie ziskových cyklů je založena na tom, že firemní strategie mají rozhodující vliv na regionální rozvoj. Strategie korporací se v jednotlivých fázích liší. Markusen rozlišuje pět fází ziskových cyklů a každé z nich přiřazuje konkrétní lokalizační strategii [1, 15]:

1. fáze nulových zisků – v této fázi dochází ke vzniku odvětví, objem výroby je zanedbatelný a zaměstnanost v odvětví je velmi nízká stejně jako stupeň mechanizace. V této fázi je výroba náročná na pracovní sílu.
2. fáze superzisků, kterých firma dosahuje díky dočasné monopolní pozici na trhu, která je daná především technologickým náskokem. Dochází k rychlému růstu zaměstnanosti v odvětví a to zejména vysoce kvalifikovaných pracovních sil.

3. fáze normálních zisků – v této fázi je vstup dalších firem do odvětví snadný a dochází k nasycení trhu. Objem výroby roste, ale blíží se nasycení trhu. Cenová konkurence je vysoká, díky ní dochází k hledání úspor při výrobě, jejichž součástí může být například hledání nových odbytových trhů. V této fázi dochází ke zvyšování podílu dělnických profesí.
4. fáze normálních „plus“ nebo normálních „minus“ zisků – trh je již po fázi nasycení a otázkou zůstává, zda se podaří oligopolizovat odvětví a zvýšit zisky nebo zda budou vlivem konkurence zisky dále klesat. V této fázi mohou firmy působit nátlak na vládu o poskytnutí podpor v podobě dotací nebo vládních zakázek apod., ale také nátlak odborů a může docházet k odlivu kapitálu do výnosnějších odvětví.
5. fáze ztráty, která odpovídá zastaralému odvětví. V této fázi dochází k omezování nebo přímo k ukončení výroby.

Teorie územních dělb práce, jejíž autorkou je britská geografka Doreen Massey, vnáší kritický pohled na klasické zkoumání lokalizace velkých firem. Rozpracovává funkční dělbu práce mezi regiony v rámci odvětví. Cílem její práce je propojení geografie průmyslu a studia trhů práce s širšími podmiňujícími společenskými strukturami, a tím vysvětlit nerovnoměrný regionální rozvoj. Podle Massey jsou hlavní příčinou změn prostorové dělby práce změny v prostorové organizaci vztahů ve výrobě. [1, 15]

Organizace výroby se podle Massey odvíjí od třídních vztahů při výrobě, tedy od vztahů mezi kapitálem a pracovními silami. Velký důraz klade na roli strategie podniků, jejíž hlavním cílem je maximalizace zisku, rozhodnutí o lokalizaci podniku je pak pouze jedním z možných strategických rozhodnutí. [1, 15]

Doreen Massey aplikovala svoji teorii na prostorové chování velkých firem. Reakce firem na existenci meziregionálních rozdílů se značně liší, i ve způsobu jakým využívají tyto meziregionální rozdílů ve svůj prospěch. Firmy, které do odvětví nově vstupují nebo vznikají, jsou již ovlivněny předchozí reakcí již existujících firem právě na tyto rozdílů. Massey rozlišuje tři typy firem [1]:

- velké firmy, jejíž výrobní i nevýrobní útvary jsou lokalizovány v jednom regionu; tyto firmy nevyužívají meziregionálních rozdílů a mnohdy pro ně nejsou podstatné,

- firmy, které své útvary lokalizují mezi regiony podle požadavků jednotlivých fází výroby – útvary nejvyšší hierarchické úrovně (řízení, výzkum apod.) jsou lokalizovány v metropolitních regionech, špičkové výrobní útvary jsou lokalizovány do vysoce vyspělých průmyslových regionů, pobočné závody zaměřené na velkosériovou produkci jsou lokalizovány do periferních regionů s nízkými vstupními náklady,
- firmy s klonovou organizační strukturou, tyto firmy se vyznačují existencí několika závodů, které nejsou zcela technologicky závislé na dodávkách z ostatních podniků v rámci firmy, tudíž zde vzniká větší pravděpodobnost vazby na jiné podniky v regionu.

V současné době dochází k regionálním problémům podle Massey díky způsobu, jakým jsou velké firmy organizované v prostoru (i v mezinárodním měřítku). [1]

Paul KRUGMANN

Nová ekonomická geografie vychází z metodologických předpokladů neoklasické ekonomické školy a pokračuje v neoklasické tradici modelování. Představitelé nové ekonomické geografie se odklonili od principů neoklasického pojetí ekonomiky, zejména pak od klesajících výnosů a dokonalé konkurenci, které nahradili konceptem vnějších úspor, nedokonalou konkurencí a rostoucími výnosy z rozsahu. Autoři této teorie vytváří matematické modely externích úspor, aglomeračních výhod a rostoucích výnosů v duchu lokalizačních teorií, proto by výstižnější název této teorie byl spíše „nová regionální věda“. [1, 4]

Mezi hlavní výzkumné cíle nové ekonomické geografie patří [1]:

- zjištění rozsahu, v jakém různé tržní struktury a technologické podmínky působí jako aglomerační mechanismy,
- zjištění, jaký typ externalit více přispívá k aglomerizaci,
- vytváření ekonomických modelů v pojetí hlavního ekonomického proudu, které by formalizovaly nejasné teoretické koncepty používané v ostatních sociálních vědách.

Na rozdíl od svých předchůdců se autoři teorií nové ekonomické geografie snaží zohlednit význam historie a mechanismu pozitivní zpětné vazby pro hospodářský růst, který je založen na vlivu technologií a na existenci vnějších a vnitřních úspor. Podle nich je nejvýznamnějším kumulativním mechanismem právě zpětná vazba, kterou popisují konceptem rostoucích výnosů z rozsahu. Připouštějí, že technologie nejsou volně dostupnou komodi-

tou a že rozvoj technologií často zásadně ovlivňuje růstové možnosti regionů. Podle Krugmana „může technologická výhoda vyústit v technologický „lock-in“ jednotlivých regionů a v konkrétní formy regionální specializace“. Ve svém tvrzení vychází Krugman z předpokladu, že lidské zdroje jsou méně mobilní než kapitál nebo suroviny. Podle něj jsou rostoucí výnosy z rozsahu a dokonalá konkurence při utváření výrobní a obchodní specializace států a regionů důležitější než klesající výnosy, komparativní výhoda a dokonalá konkurence. Na základě svého empirického výzkumu považuje Krugman specializaci regionů za výsledek tří aglomeračních výhod [4]:

- koncentrace kvalifikované a specializované pracovní síly,
- vzájemně se posilující technologie a inovace v daném oboru,
- vzájemná provázanost místních podniků formou subdodavatelských vztahů a společné využívání specializované infrastruktury.

Stejně jako u jiných teorií i při utváření specializovaných průmyslových regionů hrají důležitou roli dopravní náklady a náklady na mobilitu pracovní síly. V souvislosti s novou ekonomickou geografii se využívá koncept „path dependence“, neboli teorie závislosti na zvolené cestě, kdy „náhodný jev může mít dlouhodobý, kumulativní vliv na organizaci prostoru“. [1, 4]

Také tento směr má své kritiky, mezi něž patří například Ron Martin, který uvádí, že autoři nové geografické ekonomie se zaměřují jen na ty oblasti, které lze kvantifikovat a opomíjí roli místních institucí, státních výdajů, zahraniční investice, regulační rámec apod. Výsledkem jsou tak sice formálně dokonalé modely, které jsou ovšem málo realistické pro praxi a tudíž jen omezeně použitelné. [1]

Lokalizační teorie jsou kritizovány především pro svá zjednodušení reality, která jsou charakteristická právě pro neoklasické pojetí ekonomiky, pro svoji ahistoričnost, hrubé amorfní pojetí prostoru apod. Podle E. Schoenberger je nutno lokalizaci firem chápat spíše jako jednu z více složek podnikatelské strategie firem, tudíž je málo pravděpodobné, že se podaří vytvořit takovou teorii, která by plně vysvětlovala prostorovou strategii firem. V 70. letech 20. století se sociální vědy začaly zaměřovat na teoretické otázky vývoje a zaostávání, tj. hledání příčin. [1, 4]

Naopak hlavním přínosem lokalizačních teorií je systematické studium aglomeračních efektů, které jsou součástí teorií regionálního rozvoje dodnes a koncept lokalizačních faktorů, s kterým se pracuje v oblasti regionálního výzkumu zejména pak v souvislosti se zahraničními investicemi a výběrem lokalit pro nové závody. Je potřeba podotknout, že určitý soulad mezi lokalizačními teoriemi a skutečným lokalizačním rozhodováním firem platí jen rámcově a pouze pro omezenou skupinu tzv. mezinárodních mobilních investic, a to pouze u zcela nových investic. Mezinárodní mobilní investice jsou takové investice, u nichž se investoři snaží získat co nejvýhodnější investiční pobídky ať už v podobě daňových opatření nebo finančních (např. úvěr) či nefinančních opatření (např. zabezpečení infrastruktury). Existence investičních pobídek tak značí jistou proměnlivost lokalizačních faktorů. [1, 4]

V současné době jsou hlavními lokalizačními faktory na národní úrovni zejména makroekonomická a politická stabilita, vyspělost dané země, výše cenové hladiny a tržní potenciál. Na regionální úrovni jsou v současnosti hlavními lokalizačními faktory dostatek kvalifikované pracovní síly, cena a rozloha pozemků, kvalita infrastruktury, dopravní obslužnost, výskyt vědecko-výzkumné základny, kvalita životního prostředí, průmyslová tradice apod. „*Význam jednotlivých lokalizačních faktorů se liší podle hlavního motivu investice do zahraničí*“. Prvním a převažujícím motivem lokalizace zahraničních investic jsou nízké ceny vstupů, sem patří cena pracovní síly, cena energií, pozemků apod. Významnou roli mohou mít také mírnější předpisy, např. ochrana životního prostředí apod. V takovém případě investor preferuje lokalizaci spíše do regionů méně vyspělých s nízkou cenovou hladinou. Druhým motivem je zajímavý tržní potenciál ekonomiky, kdy se investor snaží proniknout na nový trh. V takovém případě volí lokalizaci spíše v metropolitních areálech. Jde o investice v oblasti služeb, např. finanční sektor apod. Třetím motivem investora je možnost získat cenné a v daném místě specifické know-how. V takovém případě se investor lokalizuje do regionů s „knowledge ekonomy“, kterými mohou být metropolitní areály s vysokou koncentrací vědy a výzkumu. [4]

1.1 Lokalizační faktory podle teorií

Na základě výše uvedených lokalizačních teorií jsou vymezeny tyto lokalizační faktory.

Tabulka 1 Lokalizační faktory

Představitel	Teorie	Rok	Lokalizační faktory
J. H. von Thünen	Rozmístění zemědělských aktivit	1826	<ul style="list-style-type: none"> • minimalizace dopravních nákladů
W. Launhardt	Rozmístění průmyslu	1882	<ul style="list-style-type: none"> • minimalizace dopravních nákladů • rozmístění zdrojů • poloha odbytového trhu
A. Weber	Klasická teorie lokalice firem	1904	<ul style="list-style-type: none"> • dopravní náklady • náklady na pracovní sílu • aglomerační výhody
H. Hotelling	Vzájemná závislost lokalizace firem	1929	<ul style="list-style-type: none"> • minimalizace dopravních nákladů • minimalizace výrobních nákladů
W. Christaller	Teorie centrálních míst	1933	<ul style="list-style-type: none"> • minimalizace dopravních nákladů • vzdálenost od centra
T. Palander	Využívá časovou analýzu	1935	<ul style="list-style-type: none"> • minimalizace dopravních nákladů • maximalizace zisku
A. Lösch	Všeobecná teorie lokalizace	1944	<ul style="list-style-type: none"> • minimalizace dopravních nákladů • maximalizace zisku
F. Perroux	Teorie růstových pólů	1950	<ul style="list-style-type: none"> • úspory z rozsahu
W. Alonso	Koncentrický model uspořádání města	1960	<ul style="list-style-type: none"> • dopravní náklady • velikost pozemku • vzdálenost od centra
W. Isard	Regionální věda	1960	<ul style="list-style-type: none"> • minimalizace dopravních nákladů • rozložení vstupů

Pred	Představitel behaviorismu	1977	<ul style="list-style-type: none"> • množství a kvalita informací
R. Vernon	Teorie výrobních cyklů	1966	<ul style="list-style-type: none"> • komparativní výhoda • náklady na pracovní sílu
S. Holland	Teorie mezoekonomiky	1976	<ul style="list-style-type: none"> • náklady na pracovní sílu
A. Markusen	Teorie ziskových cyklů	1984	<ul style="list-style-type: none"> • maximalizace zisku (lokalizace podle jednotlivých fází ziskového cyklu)
D. Massey	Teorie územních dělů práce	1984	<ul style="list-style-type: none"> • využití meziregionálních rozdílů
P. Krugman	Nová ekonomická geografie	1994	<ul style="list-style-type: none"> • úspory z rozsahu • aglomerační výhody
	Nová teorie růstu	,5 1991	<ul style="list-style-type: none"> • dopravní náklady

zdroj: vlastní zpracování

Mezi často se opakující lokalizační faktory patří především minimální dopravní náklady, minimální náklady na pracovní sílu a aglomerační výhody. Lokalizační faktory jsou v praktické části sledovány u podnikatelských aktivit realizovaných v rámci podnikatelských zón ve Zlínském kraji za využití metod regionální analýzy a empirického šetření.

II. PRAKTICKÁ ČÁST

2 SOCIOEKONOMICKÁ ANALÝZA ZLÍNSKÉHO KRAJE

Zlínský kraj byl ustanoven k 1. 1. 2000 na základě zákona č. 347/2000 Sb. o vytvoření vyšších územních samosprávných celků a vznikl sloučením okresů Zlín, Uherské Hradiště, Kroměříž a Vsetín. Zlínský kraj leží na jihovýchodě České republiky při hranici se Slovenskou republikou. Obklopují ho Jihomoravský, Olomoucký a Moravskoslezský kraj. Rozkládá se na ploše 3 964 km², což z něj dělá čtvrtý nejmenší kraj v České republice. Podle údajů z roku 2009 žije v 305 obcích Zlínského kraje kolem 591 tisíc obyvatel, přičemž hustota zalidnění je 149 obyvatel/km². [11]

Tabulka 2 Vývoj počtu obyvatel ve Zlínském kraji

	2000	2001	2002	2003	2004
<i>Počet obyvatel celkem</i>	595 023	594 060	593 130	591 866	590 706
<i>ve věku 0 – 14 let</i>	98 856	96 167	93 608	90 844	88 576
<i>ve věku 15 – 64 let</i>	414 812	415 899	416 765	417 441	417 433
<i>ve věku 65 a více let</i>	81 355	81 994	82 757	83 581	84 697
	2005	2006	2007	2008	2009
<i>Počet obyvatel celkem</i>	590 142	589 839	590 780	591 412	591 042
<i>ve věku 0 – 14 let</i>	86 595	84 493	83 323	82 609	-
<i>ve věku 15 – 64 let</i>	417 475	417 721	418 108	417 291	-
<i>ve věku 65 a více let</i>	86 072	87 625	89 349	91 512	-

zdroj: Český statistický úřad

Podle tabulky je zjevné, že ve Zlínském kraji počet obyvatel od roku 2000 klesal a od roku 2007 se pohybuje kolem 591 tisíc obyvatel. Pokles obyvatel byl zapříčiněn především zápornými hodnotami přirozeného přírůstku obyvatel a také záporným migračním saldem. Největší podíl tvoří skupina obyvatel ve věku 15 – 64 let, tedy produktivní část obyvatelstva kraje, jejíž počet naopak do roku 2007 rostl. Stejně tak od roku 2000 skupina obyvatel v důchodovém věku zaznamenala nárůst a to o 10 tisíc obyvatel.

Zlínský kraj se řadí mezi tradiční průmyslové regiony. Je spojován především s obuvnickým a strojním průmyslem. V souvislosti s politickými a ekonomickými změnami konce

20. století byla jeho významná pozice narušena privatizací a restrukturalizací průmyslu, ale také oddělením Slovenské republiky. V důsledku toho se ze Zlínského kraje stal periferní region se špatnou dopravní dostupností. I přesto je Zlínský kraj atraktivní lokalitou pro řadu velkých a významných podniků a zahraničních investorů, např. společnost Barum Continental sídlící v Otrokovicích, Hamé sídlící v Babicích nebo Tescoma, která svoji výrobu lokalizovala ve zlínské průmyslové zóně. [53]

Tabulka 3 Rozdělení ekonomických subjektů ve Zlínském kraji

	2000	2001	2002	2003	2004
<i>Ekonomické subjekty celkem</i>	115 147	119 055	122 912	128 095	128 679
<i>fyzické osoby</i>	99 014	101 842	104 882	108 416	108 363
<i>právnícké osoby</i>	16 133	17 213	18 030	19 679	20 316
	2005	2006	2007	2008	2009
<i>Ekonomické subjekty celkem</i>	129 217	130 477	131 995	134 373	131 870
<i>fyzické osoby</i>	108 153	108 813	109 521	110 961	107 716
<i>právnícké osoby</i>	21 064	21 664	22 474	23 412	24 154

zdroj: Český statistický úřad

Ve Zlínském kraji převládá podnikání ve formě fyzické osoby a počet takto podnikajících osob od roku 2000 vzrostl o necelých 9 tisíc. Co se týče velikosti podniků, nejpočetnější skupinu představují podle údajů Českého statistického úřadu mikropodniky s počtem zaměstnanců 1 – 9. Počet podniků této velikostní kategorie od roku 2000 poklesl, což mohlo být způsobeno jednak zánikem podniků, ale také rozšířením výroby a tím přechodem do vyšší početní kategorie.

Také počet subjektů podnikajících jako právnícké osoby od roku 2000 narostl o více než 8 tisíc. Do této skupiny se řadí vedle obchodních společností také družstva a státní podniky.

Tabulka 4 Rozdělení ekonomických subjektů ve Zlínském kraji podle činnosti

	2000	2001	2002	2003	2004
<i>Zemědělství, lesnictví, rybolov</i>	11 203	11 196	10 957	10 986	10 561
<i>Průmysl</i>	19 995	21 157	22 194	22 988	23 138
<i>Stavebnictví</i>	12 441	13 169	13 613	14 430	14 857
<i>Obchod, ubytování a stravování</i>	39 812	39 970	40 843	41 364	40 800
<i>Ostatní</i>	31 696	33 563	35 305	38 327	39 323
	2005	2006	2007	2008	2009
<i>Zemědělství, lesnictví, rybolov</i>	10 175	10 124	10 237	10 351	5 217
<i>Průmysl</i>	23 177	23 105	23 253	23 038	23 061
<i>Stavebnictví</i>	15 109	15 322	15 749	16 221	16 847
<i>Obchod, ubytování a stravování</i>	40 660	41 016	41 211	40 549	39 628
<i>Ostatní</i>	40 096	40 910	41 545	44 214	47 117

zdroj: Český statistický úřad

Do kategorie „ostatní“ se podle dokumentů ČSÚ řadí činnosti ekonomických subjektů v oblastech: doprava, skladování a spoje; finanční zprostředkování; činnost v oblasti nemovitostí a pronájmu; veřejná správa a obrana, sociální zabezpečení; vzdělávání; zdravotní a sociální péče, veterinární činnost; ostatní veřejné sociální a osobní služby. [14]

Nejpočetnější skupinu představují „ostatní“ činnosti ekonomických subjektů, ovšem tento údaj je zkreslen obsáhlým výčtem činností, jak je uvedeno výše. Za nejpočetnější skupinu lze tedy považovat „obchod, ubytování a stravování“, v této oblasti ve Zlínském kraji podniká téměř 40 tisíc ekonomických subjektů. To je dáno především podporou rozvoje cestovního ruchu v posledních několika letech. Největší nárůst ekonomických subjektů ve Zlínském kraji byl zaznamenán v oblasti stavebnictví, který vzrostl od roku 2000 o téměř 4,5 tisíce podnikatelských jednotek. Naopak největší pokles zaznamenala oblast zemědělství, kdy počet ekonomických subjektů v zemědělství klesl o více než polovinu.

Druhou nejpočetnější skupinu představuje „průmysl“, který zaznamenal od roku 2000 nárůst ekonomických subjektů o více než 3 tisíce. V současné době se mezi klíčová průmyslová odvětví kraje řadí filmová produkce, stavebnictví, strojírenství a zpracovatelská odvětví - gumárenství, obuvnictví, zpracování plastů a pryže, potravinářství, polygrafie. [53]

Tabulka 5 Zaměstnanost ve Zlínském kraji

	2000	2001	2002	2003	2004
<i>Ekonomicky aktivní (v tis. osob)</i>	292,0	290,1	286,0	290,6	288,8
<i>z toho zaměstnaní v NH</i>	268,3	265,5	263,4	268,7	267,3
<i>v zemědělství, lesnictví a rybolovu</i>	11,8	9,1	9,0	9,2	10,6
<i>v průmyslu a stavebnictví</i>	128,1	132,3	132,2	132,1	123,9
<i>v tržních a netržních službách</i>	128,4	124,1	122,2	127,3	132,9
<i>Ekonomicky neaktivní</i>	205,9	206,9	212,7	210,0	212,7
	2005	2006	2007	2008	
<i>Ekonomicky aktivní</i>	290,0	294,7	299,0	294,7	
<i>z toho zaměstnaní v NH</i>	262,6	273,9	282,5	283,4	
<i>v zemědělství, lesnictví a rybolovu</i>	10,1	9,3	7,4	7,9	
<i>v průmyslu a stavebnictví</i>	120,4	133,9	135,3	137,7	
<i>v tržních a netržních službách</i>	132,0	130,8	139,8	137,9	
<i>Ekonomicky neaktivní</i>	213,1	209,8	207,9	214,1	

zdroj: Český statistický úřad

Jak je zřejmé z tabulky, počet ekonomicky aktivních obyvatel ve Zlínském kraji zaznamenal od roku 2000 nárůst o 2,7 tisíce osob. Nejvíce zaměstnaných osob je v sektoru tržních a netržních služeb. Na celkovém počtu ekonomicky aktivních se podílí téměř z 50%. Největší nárůst byl zaznamenán v průmyslu a stavebnictví o 9,6 tisíc zaměstnanců. Jediný sektor národního hospodářství, který zaznamenal pokles počtu zaměstnaných o necelé 4 tisíce, je zemědělství, lesnictví a rybolov, který se na celkovém počtu zaměstnaných v národním hospodářství podílí jen asi 4%. Oproti roku 2000, kdy ekonomicky neaktivní obyvatelstvo

tvořilo 41% populace Zlínského kraje v produktivním věku, v roce 2008 se podíl ekonomicky neaktivního obyvatelstva zvýšil a tvořil 42% populace kraje v produktivním věku.

Ve srovnání se sousedními kraji je ve Zlínském kraji druhý nejnižší podíl obyvatelstva v produktivním věku na celkovém počtu obyvatel kraje (85,71%) hned po Moravskoslezském kraji (85,69%). Naopak nejvyšší podíl obyvatelstva v produktivním věku je v Olomouckém kraji (86%). Nejvyšší podíl ekonomicky aktivního obyvatelstva na celkovém počtu obyvatel v produktivním věku je právě ve Zlínském kraji (57,9%), nejnižší je v Olomouckém kraji (56,9%). Disponibilita pracovních sil je pro podniky, které si toto kladou za svůj podstatný lokalizační faktor, největší ve Zlínském kraji.

Tabulka 6 Mzdy a náklady práce ve Zlínském kraji

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<i>Průměrná hrubá měsíční mzda celkem (Kč)</i>	13 432	14 133	15 076	15 727	16 692	17 830
<i>v zemědělství, lesnictví a rybolovu</i>	11 449	12 424	13 706	14 596	15 160	16 754
<i>v průmyslu</i>	14 094	14 557	15 575	16 332	17 623	18 682
<i>ve stavebnictví</i>	13 189	14 445	15 173	15 777	16 125	17 571

zdroj: Český statistický úřad

Průměrná hrubá měsíční mzda v kraji, tedy cena práce, se od roku 2002 zvýšila o necelých 4,5 tisíce korun, v roce 2007 činila 17 830 Kč. Nejvyšší mzdy jsou v sektoru průmyslu a naopak nejnižší v sektoru zemědělství, lesnictví a rybolovu. Stejně tomu bylo i v roce 2002. V porovnání se sousedními kraji je ve Zlínském kraji nejnižší průměrná hrubá měsíční mzda. Nejvyšší je v Jihomoravském kraji 19 206 Kč, dále v Moravskoslezském kraji 19 103 Kč a v Olomouckém kraji 17 981 Kč. Naopak v sektoru zemědělství, lesnictví a rybolovu je ve Zlínském kraji průměrná hrubá měsíční mzda nejvyšší, a nejnižší je v tomto sektoru mzda v Jihomoravském kraji o necelých 2,6 tisíc korun. V sektoru průmyslu je nejvyšší mzda v Moravskoslezském kraji a nejnižší v Olomouckém kraji. V sektoru stavebnictví se mzdy pohybují kolem 18 tisíc korun, nejvyšší jsou v tomto sektoru mzdy v Jihomoravském kraji, necelých 19 tisíc korun. Pro firmy, jejichž významným lokalizač-

ním faktorem je minimalizace nákladů na pracovní sílu a podnikají v sektoru průmyslu, je tudíž Zlínský kraj v porovnání s jeho sousedícími kraji nejvýhodnější lokalitou.

Tabulka 7 Nezaměstnanost ve Zlínském kraji

	2000	2001	2002	2003	2004
<i>Míra registrované nezaměstnanosti (%)</i>	8,14	8,51	10,22	10,61	9,53
<i>Volná pracovní místa</i>	1 942	2 173	1 558	1 219	1 762
	2005	2006	2007	2008	2009
<i>Míra registrované nezaměstnanosti (%)</i>	9,27	7,75	6,02	6,13	10,83
<i>Volná pracovní místa</i>	2 067	5 111	6 683	4 272	1 252

zdroj: Český statistický úřad

Registrovaná míra nezaměstnanosti ve Zlínském kraji je v současné době podle údajů Českého statistického úřadu 11,71%, což je nejvíce od roku 2000. Významným faktorem, který se na této skutečnosti podepsal, je celosvětová krize, která se v České republice začala projevovat až v roce 2009, kdy byla registrovaná míra nezaměstnanosti ve Zlínském kraji jen o jedno procento nižší než letos. V porovnání se sousedními kraji byla nejnižší míra registrované nezaměstnanosti v roce 2009 v Jihomoravském kraji (10,59%) a nejmenší nárůst oproti loňskému roku zaznamenal Moravskoslezský kraj o 0,75%, ve Zlínském kraji narostla nezaměstnanost v roce 2010 o 0,88%. V důsledku krize poklesl i počet volných pracovních míst oproti roku 2000 o 690 pracovních míst.

Dopravní napojení Zlínského kraje je v současné době nedostačující. Nízká úroveň napojení kraje na síť dálnic a rychlostních komunikací je častou překážkou investorů, kteří zde chtějí umístit svoji výrobu a jejich stěžejním lokalizačním faktorem je právě minimalizace dopravních nákladů, která díky tomu není zcela možná.

Tabulka 8 Dopravní infrastruktura ve Zlínském kraji

	2000	2001	2002	2003	2004
<i>Délka silnic a dálnic (km)</i>	2 106	2 110	2 110	2 111	2 121
<i>v tom dálnice</i>	-	-	-	-	-
<i>silnice I. třídy</i>	321	324	326	327	337
<i>silnice II. třídy</i>	569	575	574	574	574
<i>silnice III. třídy</i>	1 215	1 210	1 210	1 210	1 210
<i>Provozní délka železnic (km)</i>	.	.	.	358	358
	2005	2006	2007	2008	
<i>Délka silnic a dálnic (km)</i>	2 116	2 121	2 116	2 121	
<i>v tom dálnice</i>	-	-	-	7	
<i>silnice I. třídy</i>	337	341	341	339	
<i>silnice II. třídy</i>	574	574	574	574	
<i>silnice III. třídy</i>	1 205	1 206	1 201	1 200	
<i>Provozní délka železnic (km)</i>	358	358	358	358	

zdroj: Český statistický úřad

Zlínský kraj se vyznačuje nízkou hustotou silničních sítí, řadí se na předposlední místo v podílu délky silnic a dálnic kraje k celkové délce silnic a dálnic v České republice. Celková délka silniční sítě v kraji se od roku 2000 zvýšila o 15 km. V porovnání se sousedními kraji je to nejmenší nárůst délky silniční sítě. K největšímu rozvoji silniční sítě došlo od roku 2000 v Olomouckém kraji, kde bylo nově vystavěno 112 km silnic, především silnic I. třídy. Největší podíl na silniční síti ve Zlínském kraji tvoří silnice III. třídy (56,6%), které jsou ve vlastnictví obcí. K výstavbě dálnic došlo ve Zlínském kraji teprve v roce 2008, kdy bylo postaveno 7 km dálnic a to konkrétně v okrese Kroměříž. Ze sousedících krajů je nejvyšší podíl dálnic v Jihomoravském kraji (2,98%), kterým prochází hlavní dálniční trať D1 Praha - Brno. K rozvoji železniční sítě ve Zlínském kraji od roku 2000 nedošlo, délka železnic je 358 km. Co se týče dopravních nákladů jako lokalizačního faktoru ekonomických subjektů, není Zlínský kraj příliš vyhovující, z tohoto hlediska se jako nejatraktivnější jeví

ze sousedních krajů Jihomoravský, který je dobře dopravně dostupný, jak silniční, tak i železniční a leteckou formou dopravy.

Tabulka 9 Vzdálenost a typ letiště v okolí Zlína

Typ letiště	Umístění	Vzdálenost od Zlínského kraje
<i>Mezinárodní letiště</i>	Přerov	33 km
	Ostrava	90 km
	Brno	100 km
	Praha	300 km
<i>Civilní letiště</i>	Otrokovice	10 km
	Holešov	20 km
	Kunovice	20 km
	Kroměříž	29 km

zdroj: Informační server statutárního města Zlín - zlin.eu

Nejblíže krajskému městu je umístěno letiště v Otrokovicích, kde je povolený druh provozu jak mezinárodní tak vnitrostátní a provoz na letišti je nepravidelný a soukromý. Nejvýhodněji umístěným letištěm je letiště v Holešově, na které přímo navazuje tamní nově vybudovaná průmyslová zóna. Povoleným druhem provozu na letišti v Holešově je vnitrostátní přeprava s nepravidelným provozem. Vodní doprava je zastoupena v kraji pouze v malé míře a má čistě turistický charakter. Grafické znázornění dopravní sítě viz příloha PI.

2.1 Socioekonomická analýza okresu Vsetín

Okres Vsetín leží ve východní části Zlínského kraje při hranici s Moravskoslezským a Olomouckým krajem. Okres Vsetín je největším okresem Zlínského kraje. Rozkládá se na ploše 1 143 km² a tím zaujímá 29% území Zlínského kraje. Okres Vsetín zahrnuje 59 obcí, v nichž žije 145 850 obyvatel, z toho asi jen 19% žije v okresním městě Vsetín. Ačkoliv je vsetínský okres největší v celém Zlínském kraji, počet obcí i hustota osídlení je výrazně nižší než v jiných okresech kraje. Celkový počet obyvatel okresu se od roku 2000 snížil o téměř 1 250 osob. Největší podíl obyvatel (70,7%) je ve věku 15 – 64 let, tedy

v produktivním věku. Od roku 2000 se podíl obyvatel ve věku 0 – 14 let v okrese snížil o 2,7% a naopak podíl obyvatel v důchodovém věku se v okrese zvýšil o 2,1%. Přírůstek stěhováním v okrese je dlouhodobě záporný. Obyvatelstvo má tendenci migrovat spíše do krajského města. [12, 13]



Obrázek 1 Mapa okresu Vsetín; zdroj: RISY

V okrese působí především podniky zaměřené na strojírenství, elektrotechniku a textilní podniky. V oblasti průmyslu má v okrese největší význam zejména sklářský a gumárenský. V poslední době dochází k rozvoji služeb ve sféře cestovního ruchu. Většina průmyslových podniků se soustřeďuje do okresního města, kde již několik let působí řada významných zahraničních i tuzemských podniků, které zde našli kvalifikovanou pracovní sílu v mnoha oborech činnosti. Dalšími důležitými průmyslovými centry jsou Valašské Meziříčí, Rožnov pod Radhoštěm, Zubří a Karolínka. [37, 53]

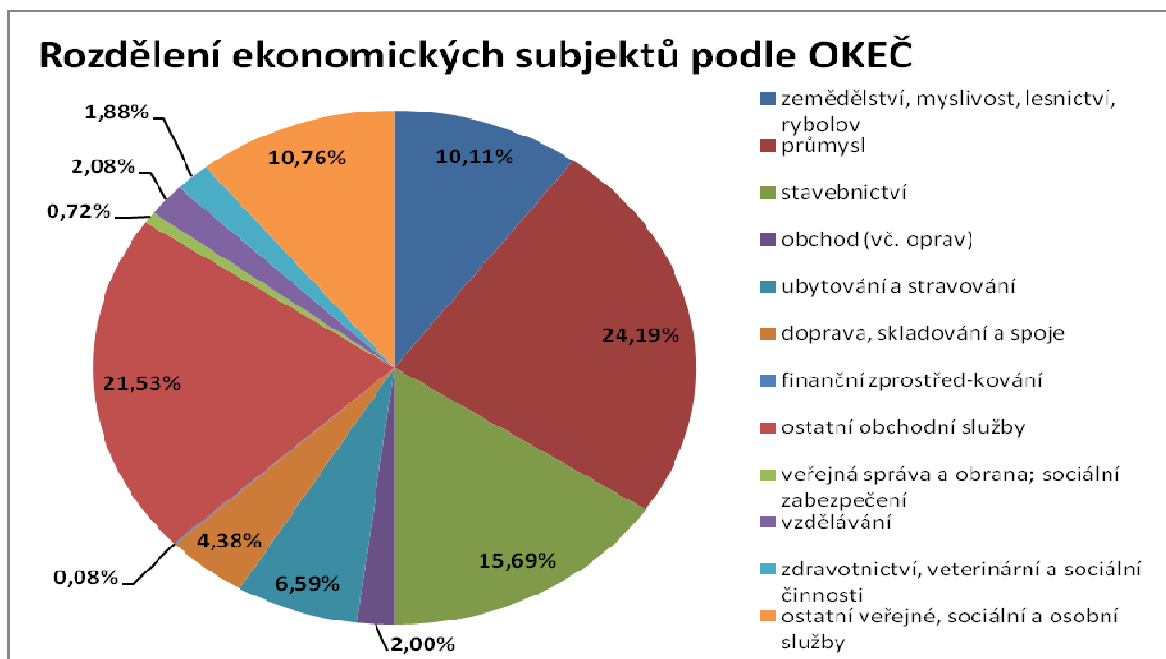
Tabulka 10 Organizační struktura okresu Vsetín

Kraj/Okres	Počet registrovaných subjektů	Právnícké osoby	Fyzické osoby
<i>Zlínský kraj</i>	134 373	23 412	110 961
<i>okres Vsetín</i>	31 052	4 650	26 402

zdroj: Regionální Informační Servis

Celkový počet registrovaných subjektů od roku 2000 v okrese Vsetín narostl o 3 623 podnikatelských jednotek, na čemž se větší měrou podílel nárůst počtu podniků ve formě fyzických osob. Od roku 2000 stoupl trojnásobně počet subjektů podnikajících ve formě

právnícké osoby. V současné době tvoří 45% z celkového počtu registrovaných právníckých osob v okrese obchodní společnosti.



Obrázek 2 Ekonomické subjekty podle převažující činnosti OKEČ; zdroj: Český statistický úřad

Na celkovém počtu ekonomických subjektů se více než 24% podílí odvětví průmyslu a necelými 22% odvětví obchodních služeb. V porovnání s ostatními okresy Zlínského kraje je v tom vsetínském poměrně hojně zastoupeno i odvětví zemědělství, které tvoří více než 10% z celkového počtu ekonomických subjektů v okrese.

Tabulka 11 Nezaměstnanost v okrese Vsetín

	2005	2006	2007	2008	2009
Míra registrované nezaměstnanosti (%)	10,79	9,71	7,14	7,31	12,34
Volná pracovní místa	475	927	1750	776	250
Uchazeči na 1 volné místo	18,2	8,4	3,4	7,5	38,4

zdroj: Český statistický úřad

Míra nezaměstnanosti v okrese Vsetín se v delším časovém horizontu pohybovala kolem 11%. Od roku 2004 snižovala až na 7,3% v roce 2008. I zde se odrazila celosvětová ekonomická krize, díky níž se míra nezaměstnanosti v okrese vyšplhala v roce 2009 opět na úroveň roku 2004 a dokonce ještě o 0,1% výš. Počet volných pracovních míst tak kles

téměř o polovinu a počet uchazečů na 1 volné pracovní místo se zvýšil o 20,2 uchazečů. V porovnání se zlínským okresem je zde téměř stejný počet uchazečů na 1 volné pracovní místo, ale počet volných pracovních míst je nižší. V roce 2004 průměrná mzda v okrese Vsetín činila 15 677 Kč, což je druhá nejvyšší průměrná mzda ve Zlínském kraji hned po zlínském okrese.

Co se týče kvantity pracovní síly v okrese, je více než dostačující a její kvalita rovněž. I když se zde nenachází žádná univerzita, nabídka kvalifikace je pestrá. V okrese se nachází kvalifikovaná pracovní síla především v oborech chemik, zpracovatel plastů, strojní technik, elektrotechnik, konstruktér, truhlář, zpracovatel dřeva, sklář, textilní pracovník. [37]

Vzhledem k rozloze okresu se zde nachází pouze 505 km silnic, což je nejméně v porovnání s ostatními okresy Zlínského kraje. Největší zastoupení mají silnice III. třídy, které tvoří více než 61% celkové délky silnic v okrese. Naopak nejméně jsou zastoupeny silnice II. třídy, které se na celkové délce silnic v okrese podílí pouze necelými 17%, to je zároveň nejméně z celého Zlínského kraje. Grafické znázornění dopravní sítě v okrese Vsetín viz příloha PII. Větší města okresu jsou poměrně dobře dostupná, ovšem celkový stav dopravní dostupnosti především východní části okresu je nedostačující. Velkou výhodou je krátká vzdálenost mezinárodního letiště v Ostravě, které je od Vsetína vzdáleno 50 km. [14]

2.2 Socioekonomická analýza okresu Zlín

Zlínský okres leží v centrální části Zlínského kraje na rozloze 1030 km² a pokrývá tak 26% území celého kraje. Sousedí se všemi okresy Zlínského kraje a na jihu se Slovenskou republikou. V 89 obcích zlínského okresu žije 193 154 obyvatel. Z toho téměř 40% obyvatel okresu žije v okresním městě Zlín, které je také přirozenou spádovou oblastí pro mnoho obyvatel dojíždějících za prací i ze sousedících okresů. Ačkoliv se na celkovém počtu obyvatel okresu podílí největší mírou obyvatelstvo v produktivním věku (15 – 64 let), 70,38%, ve srovnání s ostatními okresy vzhledem k počtu jejich obyvatel je tento podíl nejmenší. Celkově narůstá počet obyvatel v důchodovém věku. Největší měrou, 70,83% se na celkovém počtu obyvatel podílí obyvatelstvo v produktivním věku v okrese Kroměříž. Od roku 2000 do roku 2006 měl celkový přírůstek v okrese Zlín záporné hodnoty. V roce 2008 měl hodnotu 0,9‰ na 1 000 obyvatel, na čemž se nejvíce podílel nízký přírůstek stěhováním. [12]



Obrázek 3 Mapa okresu Zlín; zdroj: RISY

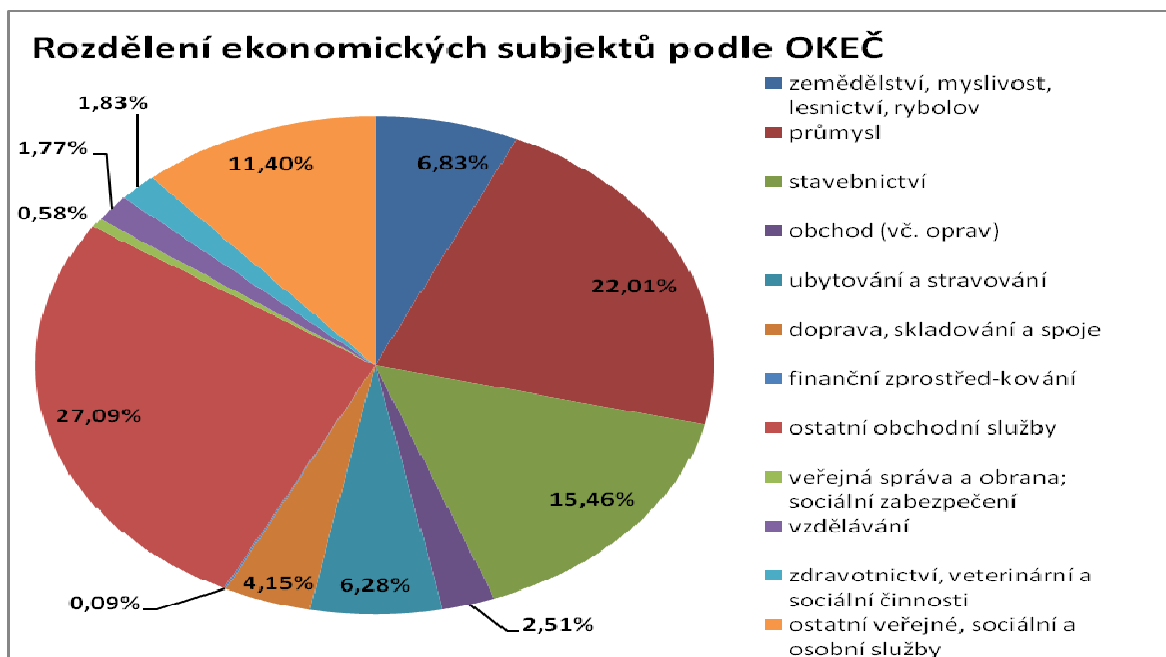
Z hlediska průmyslu má Zlín specifickou tradici v podobě Baťových obuvnických závodů. Od počátku 90. let 20. století je označován jako „město podnikatelů“. Po sametové revoluci se stal cílem mnoha velkých tuzemských podniků i zahraničních investorů. Dominujícími průmyslovými odvětvími v okrese jsou strojírenský, gumárenský, plastikářský a obuvnický. V okrese se nachází také několik významných stavebních a projekčních společností. Mezi významné průmyslové a dopravní uzly v okrese patří Otrokovice, Napajedla, Vizovice, Valašské Klobouky a Brumov Bylnice. [12, 53]

Tabulka 12 Organizační struktura okresu Zlín

Kraj/Okres	Počet registrovaných subjektů	Právnícké osoby	Fyzické osoby
<i>Zlínský kraj</i>	134 373	23 412	110 961
<i>okres Zlín</i>	50 672	9 699	40 973

zdroj: Regionální Informační Servis

V okrese Zlín se soustřeďuje nejvíce ekonomických subjektů z celého Zlínského kraje. Tvoří necelých 38% z celkového počtu registrovaných subjektů v celém Zlínském kraji. To je dáno především existencí krajského města a tedy i existencí veškerých krajských institucí veřejného sektoru, ale také kvalitní sociální infrastruktury v podobě vzdělávacích a školských zařízení. V krajském městě sídlí Univerzita Tomáše Bati, která má své pobočky i v jiných okresních městech Zlínského kraje. Další výhodou této lokality je umístění Technologického inovačního centra v 23. budově bývalého průmyslového areálu Svit. Nejvíce jsou v okrese zastoupeny podniky ve formě fyzických osob, necelých 81% z celkového počtu registrovaných subjektů v okrese Zlín.



Obrázek 4 Ekonomické subjekty podle převažující činnosti OKEČ; zdroj: Český statistický úřad

Největší zastoupení má v okrese Zlín obor „obchodní služby“ a druhé největší zastoupení má „průmysl“, naopak nejmenší zastoupení má obor „finanční zprostředkování“. Obor „obchodní služby“ se v okrese Zlín podílí na celkovém počtu subjektů podnikajících v tomto oboru ve Zlínském kraji z 43%, což je nejčetnější zastoupení ze všech okresů Zlínského kraje.

Tabulka 13 Nezaměstnanost v okrese Zlín

	2005	2006	2007	2008	2009
Míra registrované nezaměstnanosti (%)	8,01	6,34	5,07	5,09	9,62
Volná pracovní místa	523	1 925	1 447	736	253
Uchazeči na 1 volné místo	16,3	3,7	3,9	7,4	38,6

zdroj: Český statistický úřad

Od roku 2004 měla registrovaná míra nezaměstnanosti klesající tendenci. Celosvětová ekonomická krize posledních let ovšem tuto tendenci obrátila a v roce 2009 narostla o 4,5%. Díky tomu se také zvýšil počet uchazečů na jedno volné pracovní místo až o 22,3 uchazečů. V roce 2008 byla ve zlínském okrese nejnižší míra registrované nezaměstnanosti

ve Zlínském kraji. Průměrná měsíční mzda v okrese Zlín byla podle údajů Českého statistického úřadu 16 313 Kč, což je největší průměr z celého Zlínského kraje.

Přestože je v okrese Zlín nejnižší podíl obyvatel v produktivním věku, je disponibilita pracovní silou dostačující. Nedostatek vyvažují obyvatelé ze spádových oblastí okolních okresů, kteří dojíždějí do krajského města za prací.

Hustota silniční sítě je v celém Zlínském kraji rozložena poměrně rovnoměrně. V okrese Zlín činí celková délka silnic 549 km. Z toho jsou to nejvíce silnice III. třídy. Celkový stav dopravní dostupnosti okresu je nedostačující, což může být pro mnohé podnikatelské subjekty poměrně významný nedostatek. Mapa dopravní sítě okresu Zlín viz příloha PIII. [14]

2.3 Socioekonomická analýza okresu Kroměříž

Okres Kroměříž je nejmenším okresem Zlínského kraje. Rozkládá se na rozloze 796 km², což představuje 20% z celkové rozlohy kraje. Sousedí s ostatními okresy Zlínského kraje a ze západní strany s Olomouckým a Jihomoravským krajem. V 79 obcích okresu Kroměříž žije 107 875 obyvatel, z toho 26% žije v okresním městě Kroměříž. Nejpočetnější věkovou kategorií je obyvatelstvo v produktivním věku od 15 do 64 let, která se na celkovém počtu obyvatel okresu podílí 70,82%, což je největší podíl z celého Zlínského kraje. Podíl obyvatel ve věku do 14 let od roku 2000 klesl o 2,7% a podíl obyvatel v důchodovém věku narostl o 1,6%. Celkový počet obyvatel okresu od roku 2000 poklesl o 171 obyvatel, což je dáno především dlouhodobě záporným přirozeným přírůstkem, který v roce 2008 dosahoval hodnoty -0,2 ‰ na 1000 obyvatel. [12, 13]



Obrázek 5 Mapa okresu Kroměříž; zdroj: RISY

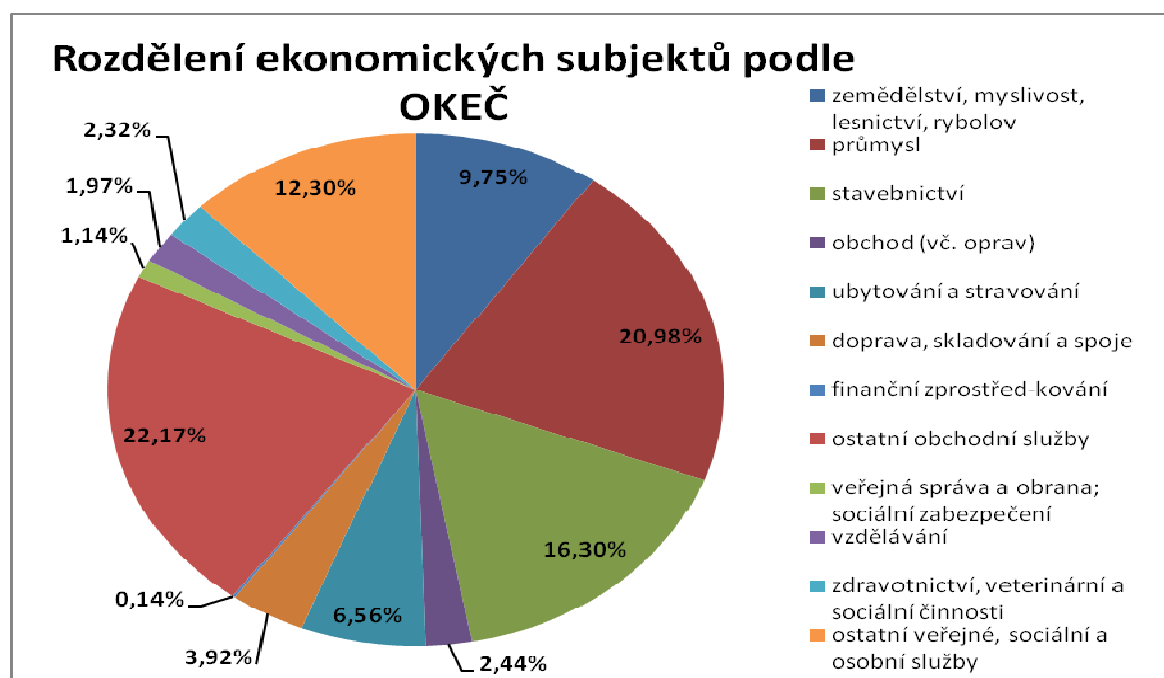
V okrese se soustřeďuje především průmysl dřevozpracující a nábytkářský, strojírenský a elektrotechnický. Mezi významné hospodářské a komunikační uzly v okrese patří okresní město Kroměříž, jehož ekonomický profil vytvářejí především velké podniky, dále město Hulín, Holešov, Bystřice pod Hostýnem, Chropyně a Koryčany. [30, 53]

Tabulka 14 Organizační struktura okresu Kroměříž

Kraj/Okres	Počet registrovaných subjektů	Právnícké osoby	Fyzické osoby
Zlínský kraj	134 373	23 412	110 961
okres Kroměříž	22 028	4 041	17 987

zdroj: Regionální Informační Servis

V okrese Kroměříž se nachází 16,4% registrovaných subjektů z celého Zlínského kraje. Největší podíl na tom mají podnikatelské subjekty ve formě fyzické osoby, které se na celkovém počtu registrovaných subjektů v okrese podílí necelými 82%. Podle údajů regionálního informačního centra se počet registrovaných subjektů v okrese Kroměříž od roku 2000 zvýšil o téměř 3 000 podnikatelských subjektů.



Obrázek 6 Ekonomické subjekty podle převažující činnosti OKEČ; zdroj: Český statistický úřad

Největší podíl (22,17%) ekonomických subjektů v okrese Kroměříž zahrnuje sektor obchodních služeb, který má dominantní postavení v celém Zlínském kraji. Druhým nejpočetnějším sektorem je průmysl, který zahrnuje téměř 21% ekonomických subjektů okresu. Nejméně ekonomických subjektů podniká v sektoru finančního zprostředkování.

Tabulka 15 Nezaměstnanost v okrese Zlín

	2005	2006	2007	2008	2009
<i>Míra registrované nezaměstnanosti (%)</i>	11,69	9,48	7,18	6,84	12,72
<i>Volná pracovní místa</i>	376	853	1 711	1 535	277
<i>Uchazeči na 1 volné místo</i>	16,9	6,3	2,6	2,7	24,8

zdroj: Český statistický úřad

V okrese Kroměříž byla v roce 2009 nejvyšší míra nezaměstnanosti z celého Zlínského kraje. Oproti roku 2008, kdy dosahovala nejnižší úrovně v desetiletém horizontu, se zvýšila téměř o 6%. Vyšší byla míra nezaměstnanosti v posledních deseti letech registrovaná v roce 2004, kdy dosahovala 12,84%. Podíl na tom má také fakt, že v okrese Kroměříž je vysoký počet obyvatel v produktivním věku. Počet volných pracovních míst od roku 2008 klesl o 1 258 pracovních míst, což je největší pokles vzhledem k ostatním okresům Zlínského kraje. Stejně tak i počet uchazečů na jedno volné pracovní místo se oproti roku 2008 rapidně zvýšil více než desetinásobně. Podle Českého statistického úřadu v roce 2004 průměrná měsíční mzda v okrese Kroměříž činila 14 637 Kč, což je oproti ostatním okresům Zlínského kraje nejnižší průměrná měsíční mzda.

Z výše uvedeného vyplývá, že v okrese Kroměříž, je dostatečná disponibilita pracovní silou a její cena je ve Zlínském kraji nejnižší, což může být pro mnohé podniky podstatný lokalizační faktor.

Dopravní dostupnost okresu je poměrně dobrá. Jako jediný ve Zlínském kraji disponuje 7 km dálnice a největším podílem silnic II. třídy. Ty tvoří téměř 33% z celkové délky silnic II. třídy v celém kraji a téměř 35% z celkové délky silnic a dálnic v okrese. Nejvíce jsou stejně jako v ostatních okresech zastoupeny silnice III. třídy, které tvoří více než 58% z celkové délky silnic a dálnic v okrese. Dopravní dostupnost okresu Kroměříž se tak díky vybudované dálnici D1 zlepšila a zvýšila se tím i atraktivita lokality pro investory, kteří

jako hlavní lokalizační faktor vidí minimalizaci dopravních nákladů. Grafické znázornění dopravní sítě v okrese viz příloha PIV. [14]

2.4 Socioekonomická analýza okresu Uherské Hradiště

Okres Uherské Hradiště se rozkládá na 991 km² z celkové plochy Zlínského kraje, což z něho dělá druhý nejmenší okres v kraji. Sousedí s okresy Kroměříž, Zlín, s Jihomoravským krajem na jihozápadě a se Slovenskou republikou na východě. Svoji rozlohou zaujímá přesně 25% z celkové plochy Zlínského kraje. V 78 obcích okresu žije 144 533 obyvatel, z toho necelých 18% obyvatel okresu žije v okresním městě Uherské Hradiště. Celkový počet obyvatel se od roku 2000 nijak výrazně nezměnil. Nejpočetnější věkovou kategorií je obyvatelstvo ve věku 15 – 64 let. Podíl obyvatel do 14 let věku se od roku 2000 snížil o 2,6% a podíl obyvatel ve věku nad 65 let se zvýšil o 1,7%. K žádným výrazným změnám ve věkovém složení obyvatelstva v delším časovém horizontu nedošlo. Přírůstek stěhování je z dlouhodobého hlediska kladný, a v roce 2008 dosahoval hodnoty 2,0‰ na 1 000 obyvatel, což bylo nejvíce v porovnání s ostatními okresy Zlínského kraje. [12, 13]



Obrázek 7 Mapa okresu Uh.Hradiště; zdroj: RISY

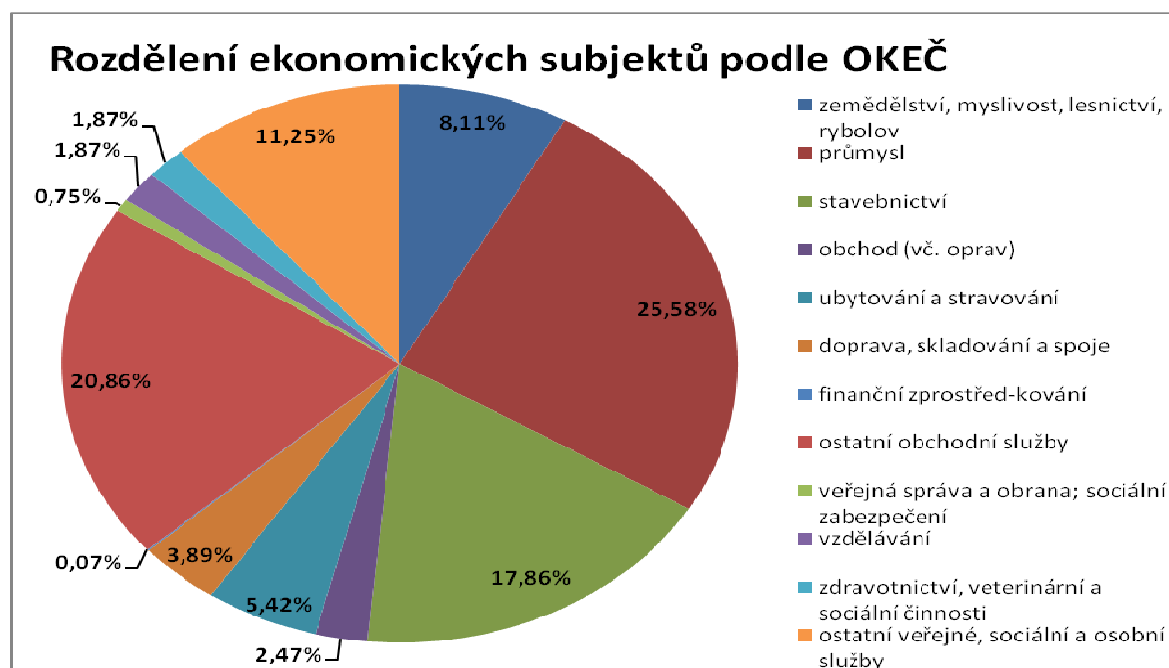
Hlavním průmyslovým odvětvím okresu Uherské Hradiště je strojírenství, především výroba letadel a jejich součástí (Let Kunovice), zbrojařská výroba (Česká zbrojovka), mikroelektronický průmysl. Významné postavení mají v okrese potravinářské podniky a zpracování ovoce a zeleniny (Linea Nivnice). [53]

Tabulka 16 Organizační struktura okresu Kroměříž

Kraj/Okres	Počet registrovaných subjektů	Právnícké osoby	Fyzické osoby
<i>Zlínský kraj</i>	134 373	23 412	110 961
<i>okres Uherské Hradiště</i>	30 621	5 022	25 599

zdroj: Regionální Informační Servis

V okrese Uherské Hradiště je lokalizováno 23,1% podnikatelských subjektů ve formě fyzické osoby z celého Zlínského kraje. V okrese se podílí z necelých 84% na celkovém počtu registrovaných subjektů. Podíl právníckých osob na celkovém počtu právníckých osob v kraji je druhý největší, hned po okrese Zlín a činí 21,5%. Z toho vyplývá, že řada obchodních společností sem lokalizuje svoji výrobu.



Obrázek 8 Ekonomické subjekty podle převažující činnosti OKEČ; zdroj: Český statistický úřad

Největší podíl ekonomických subjektů v okrese Uherské Hradiště (25,58%) zahrnuje sektor průmyslu. Tento podíl je ve srovnání s ostatními okresy kraje největší, z čehož vyplývá, že Uherskohradištsko má především průmyslový charakter. Druhý největší podíl na celkovém počtu ekonomických subjektů v okrese má sektor obchodních služeb. Za zmínku stojí i

sektor veřejné správy a obrany, který svým podílem předčil i okres s krajským městem Zlín a na celkovém počtu ekonomických subjektů na Uherskohradištsku se podílí téměř z 18%.

Tabulka 17 Nezaměstnanost v okrese Zlín

	2005	2006	2007	2008	2009
<i>Míra registrované nezaměstnanosti (%)</i>	7,72	6,49	5,31	5,81	9,61
<i>Volná pracovní místa</i>	693	1 406	1 820	1 225	472
<i>Uchazeči na 1 volné místo</i>	8,7	3,8	2,4	3,8	16,1

zdroj: Český statistický úřad

Míra registrované nezaměstnanosti je na Uherskohradištsku nejnižší v celém Zlínském kraji. Stejně tak oproti roku 2008 zaznamenala nejnižší nárůst v celém kraji, o 3,8%. V loňském roce byla míra registrované nezaměstnanosti v okrese od roku 2000 nejvyšší. Počet volných pracovních míst je téměř jednou tak vysoký, než je počet volných pracovních míst v každém jiném okrese Zlínského kraje. Také počet uchazečů na jedno volné pracovní místo je o polovinu nižší než v ostatních okresech kraje. Podle údajů Českého statistického úřadu činila průměrná mzda v roce 2004 v okrese Uherské Hradiště 14 956 Kč, což z ní činí druhou nejnižší ve Zlínském kraji.

Disponibilita pracovní síly v okrese je dostatečná, což je patrné z počtu obyvatel v produktivním věku. Její kvalitu mimo jiných vzdělávacích zařízení zajišťuje také pobočka Univerzity Tomáše Bati, která zde otevřela studijní obor logistika a management při technologické fakultě. Náklady na pracovní sílu jsou druhé nejnižší v celém Zlínském kraji, což tuto lokalitu činí poměrně atraktivní pro firmy, které jako svůj hlavní lokalizační faktor preferují náklady na pracovní sílu.

Okres Uherské Hradiště je poměrně dobře dostupný díky husté síti silnic I. třídy. Celková délka silnic I. třídy v okrese tvoří téměř 35% z celkové délky silnic I. třídy Zlínského kraje. Nejvíce je v okrese silnic III. třídy, které zahrnují více než 50% z celkové délky silnic na Uherskohradištsku. Dobré dopravní napojení se Slovenskou republikou zajišťuje obchvat na komunikaci I/50. Poměrně velký význam má také letiště v Kunovicích, které má status neveřejného mezinárodního letiště. Díky poměrně husté dopravní síti, i když s absencí dálnice, může být, pro řadu firem preferujících dopravní náklady jako svůj hlavní lokalizační faktor, Uherskohradištsko atraktivní lokalitou. [14]

3 VYMEZENÍ PRŮMYSLOVÝCH LOKALIT

Průmyslové zóny začaly v České republice vznikat od roku 1998 v souvislosti s politickými a ekonomickými změnami té doby. Hlavním motivem bylo zvýšit podnikatelský potenciál státu a jeho konkurenceschopnost v oblasti ekonomiky. To je hlavním úkolem agentury pro podporu podnikání a investic CzechInvest, kterou založilo v roce 1992 Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR. Zpočátku byly průmyslové zóny financovány ze státního rozpočtu a po roce 2004, kdy Česká republika přistoupila k Evropské unii, byly financovány z fondů Evropské unie prostřednictvím jednotlivých dotačních programů. Agentura CzechInvest do roku 1998 realizovala Program na podporu rozvoje průmyslových zón, z něhož bylo podpořeno celkem 92 průmyslových zón, a v roce 2006 byl schválen nový Program na podporu podnikatelských nemovitostí a infrastruktury. V roce 2008 bylo agenturou CzechInvest zprostředkováno celkem 213 investičních projektů, z toho nejvíce v Jihomoravském kraji (36). Ve Zlínském kraji jich bylo zprostředkováno 19 a tím vytvořeno 239 pracovních míst. V roce 2008 pocházelo 60% investičních projektů z České republiky a nejvíce podpořených zahraničních projektů, 14 procent, pocházelo z Německa. Vedle vládní agentury CzechInvest se podporou rozvoje průmyslových zón zabývají také soukromé developerské společnosti. Nejvýznamnější developerskou společností v České republice je společnost CTP Project Invest, mezi jejíž projekty patří např. Central Trade Park v Modřicích, v Brně, Ostravě nebo Plzni atd. [7, 8, 9, 47]

Průmyslové zóny jsou v České republice rozmístěny nerovnoměrně. Do roku 2009 vzniklo podle údajů agentury CzechInvest v České republice celkem 101 průmyslových zón, které jsou lokalizovány po celém území státu i v méně vyspělých regionech. Z toho jich bylo nejvíce vybudováno ve Středočeském kraji, celkem 14 průmyslových zón, a po 12 průmyslových zónách v Ústeckém, Moravskoslezském a Jihomoravském kraji. To tvoří 50% z celkového počtu podpořených zón v České republice. Obsazenost průmyslových zón je 78,6% z celkové podpořené plochy, na níž se lokalizovalo již 606 podnikatelských subjektů, kteří zde vytvořili asi 103 tisíc pracovních míst a proinvestovali téměř 210 miliard korun. [47]



Obrázek 9 Mapa průmyslových zón ČR; zdroj: CzechInvest¹

Jak je zřejmé z mapy, většina průmyslových zón se lokalizuje v blízkosti hlavních tahů. Celkový počet průmyslových zón v České republice je různými zdroji uváděn jinak. Podle agentury CzechInvest je jich celkem 101 a podle Centra pro regionální rozvoj je jich přes 160, přičemž některé nejsou doposud realizované nebo dostavěné. Velikostně se jednotlivé průmyslové zóny liší, vedle velkých zón, které se svojí rozlohou pohybují kolem 300 – 400 ha existují i takové, které se rozkládají na ploše menší než 10 ha.

¹ 1 Klášterec nad Ohří 2 Žatec (2)* 3 Podbořany (2)* 4 Kadaň 5 Chomutov (2)* 6 Most 7 Bílina 8 Hořice 9 Krupka 10 Rumburk 11 Liberec 12 Ústí nad Labem 13 Lovosice (2)* 14 Slaný 15 Louny 16 Kladno 17 Unhošť 18 Tuchlovice 19 Zdice 20 Žebrák 21 Plzeň (2)* 22 Uherce 23 Stod 24 Blatná 25 Písek 26 Prachatice 27 Kamenice nad Lipou 28 Jihlava 29 Pelhřimov 30 Havlíčkův Brod 31 Zruč nad Sázavou 32 Velim 33 Kolín 34 Kutná Hora 35 Chrudim 36 Pardubice 37 Hradec Králové 38 Jičín (2)* 39 Vrchlabí 40 Kvasiny 41 Svitavy 42 Ždírec nad Doubravou 43 Žďár nad Sázavou 44 Velké Meziříčí 45 Třebíč 46 Znojmo 47 Mikulov 48 Brno (2)* 49 Kuřim 50 Bystřice nad Pernštejnem 51 Moravská Třebová 52 Blansko 53 Vyškov (2)* 54 Hodonín 55 Staré Město 56 Brankovice 57 Ostrov 58 Litovel 59 Uničov 60 Šumperk 61 Krnov 62 Olomouc (3)* 63 Hranice 64 Valašské Meziříčí 65 Zlín 66 Vsetín 67 Kopřivnice 68 Třinec 69 Frýdek-Místek (2)* 70 Třanovice 71 Paskov 72 Český Těšín 73 Karviná 74 Ostrava (2)* 75 Mošnov 76 Hrádek nad Nisou 77 Domažlice 78 Český Krumlov 79 Nošovice 80 Pohořelice 81 Velká Bystřice 82 Holešov 83 Mladá Boleslav 84 Nymburk 85 Zlatníky 86 Trutnov 87 Velká Bíteš 88 Velké Pavlovice

** Číslo v závorce znamená počet průmyslových zón v dané lokalitě.

Tabulka 18 Počet průmyslových zón dle krajů ČR

Kraj	Počet průmyslových zón (podle údajů agentury CzechInvest)	Počet průmyslových zón podle údajů Centra pro regionální rozvoj	Největší průmyslová zóna v kraji
Praha	2	2	VGP Park Horní Počernice (cca 100 ha) z 12% využita
Středočeský	14	15	Kolín – Ovčáry (cca 370 ha) z 65% využita
Jihočeský	4	19	Písek – Čížovská (cca 62,6 ha) z 76% využita
Plzeňský	5	14	Plzeň – Líně (cca 400 ha) doposud nevyužívaná
Karlovarský	4	7	
Ústecký	12	13	Triangle (cca 365 ha) z 18% využita
Liberecký	2	9	Liberec – průmyslová zóna Jih – Doubí (cca 125 ha) plně využita
Královéhradecký	7	16	Dobřenice (cca 230 ha) doposud nevyužívaná
Pardubický	4	9	Pardubice Free zone – Staré Čivice (cca 120 ha) z 58% využita
Vysočina	10	5	Bystřice nad Pernštejnem (cca 60 ha) doposud nevyužívaná
Jihomoravský	12	12	Černovická terasa (cca 200 ha) z 48,5% využita
Olomoucký	8	12	Přerov – jih a Terminál kombinované dopravy (cca 110 ha) doposud nevyužívaná
Zlínský	7	16	Letiště Holešov (cca 360 ha) doposud nevyužívaná
Moravskoslezský	12	11	Nošovice (cca 276 ha) plně využita

zdroj: Centrum pro regionální rozvoj ČR, CzechInvest

3.1 Průmyslové lokality Zlínského kraje

Rozmístění průmyslových zón ve Zlínském kraji nemá žádnou pravidelnost. Velké průmyslové zóny jsou budovány poblíž okresních měst a hospodářsky a dopravně významných uzlů v kraji. Vedle těch jsou budovány také menší průmyslové zóny poblíž menších měst a obcí s počtem obyvatel kolem 3 000.

3.1.1 Okres Vsetín

Na území okresu jsou připraveny průmyslové zóny ve Vsetíně – Bobrky, ve Valašském Meziříčí – Lešné a dále pak např. v obci Zašová – Luhy. Největší význam pro region má ovšem průmyslová zóna ve Vsetíně a ve Valašském Meziříčí. [53]

PRŮMYSLOVÁ ZÓNA VSETÍN – BOBRKY

Průmyslová zóna Bobrky je umístěna v katastrálním území města Vsetín na severozápadním okraji města a navazuje na již vybudovanou část výrobních a skladovacích provozoven. Je jednoznačně největší průmyslovou zónou v okrese Vsetín a má velký ekonomický význam pro celý Zlínský kraj, jelikož se zde nachází řada významných zahraničních investorů. Má dvě části, přičemž první část Bobrky I byla realizovaná v letech 2002 – 2003 a druhá část Bobrky II byla dokončena v roce 2006. [24, 49]

Celková rozloha průmyslové zóny je 44,9 ha, z toho 29,37 ha je ve vlastnictví města. V rámci části Bobrky I byla pro investory připravena plocha 6,41 ha a v rámci části Bobrky II, která je určena spíše pro střední velké firmy, to byla plocha 9 ha. [49]

Pozemky nejsou zatíženy žádným správním rozhodnutím a nebyl na ně uplatněn restituční nárok. Podle specifikace v územním plánu města je zóna určena pro provozy s nenáročnou řemeslnou výrobou a výrobními službami. [36]

Dopravní dostupnost průmyslové zóny je možná po silnici I třídy I/57, která spojuje Zlínský kraj se Slovenskou republikou a po silnicích III. třídy. Nejbližší železniční stanice je od zóny vzdálena 3 km v Jablůnce a pak 5 km ve Vsetíně. Výhodou je blízkost mezinárodního letiště Ostrava – Mošnov, které je od zóny vzdáleno 50 km. Do zóny je zavedena MHD. [49]

Průmyslová zóna je plně vybavena technickou infrastrukturou. Do zóny je zavedena elektřina, plynovod, vodovod, dešťová a splašková kanalizace a místní komunikace. [49]

Část průmyslové zóny Bobrky I byla financována agenturou CzechInvest ve výši 12 mil. Kč a městem Vsetín ve výši 6 mil. Kč. Část průmyslové zóny Bobrky II byla financována jak z evropského fondu, tak ze státního rozpočtu a v neposlední řadě také městem Vsetín. Celkem stál projekt 1,5 mil. €, z toho 37,5% bylo hrazeno z evropského fondu prostřednictvím programu Phare 2003, dalších 37,5% bylo hrazeno ze státního rozpočtu ČR a zbylých 25% bylo hrazeno z rozpočtu města Vsetín. [16, 21]

Mezi největší firmy lokalizované v průmyslové zóně patří především:

- **Hirschmann Czech s.r.o.** je dceřinou společností firmy HIRSCHMANN AUTOMOTIVE, která sídlí v Rakousku. V průmyslové zóně působí od roku 2003. Hlavním předmětem podnikání je výroba dílů a příslušenství pro auta a motory automobilů. Velikostně se, podle zákona č. 47/2002 Sb. o podpoře malého a středního podnikání, řadí do kategorie „velká firma“ (250 – 499 zaměstnanců).
- **H & B delta, s.r.o.** je dceřinou společností firmy H & B REAL, kom. spol. Ve vsetínské průmyslové zóně se umístila v roce 2005. Předmětem činnosti je výroba kovových konstrukcí a kovodělných výrobků, realitní činnost, správa a údržba nemovitostí, projektování pozemkových úprav a další. Společnost se velikostně řadí do kategorie 50 – 99 zaměstnanců.
- **INDET SAFETY SYSTEMS a.s.**, jeho mateřskou firmou je Nippon Kayaku sídlící v Japonsku, která je také jediným akcionářem. Firma se v průmyslové zóně Bobrky lokalizovala v roce 2007. Firma se zabývá výrobou pyrotechnických iniciátorů a generátorů plynu pro moduly pasivní ochrany v automobilech. Velikostně se řadí do kategorie firmy s 250 – 499 zaměstnanci.
- **Qlux a.s.** je ryze českou firmou, která byla do obchodního rejstříku zapsána v roce 2006, kdy se umístila do vsetínské průmyslové zóny. Firma se zabývá především výrobou plastových oken a dveří a pryžových výrobků. Počtem zaměstnanců se řadí do velikostní kategorie 20 – 24 zaměstnanců.
- **Coleman S.I. a.s.** je česká společnost, která byla založena v roce 1996 ve Vsetíně. Předmětem činnosti je nabídka kompletních služeb spojených s dodávkou materiálů pro stavbu a rekonstrukci střech a fasád. V průmyslové zóně se nachází prodejní místo společnosti. Celkově se firma velikostně řadí do kategorie 100 – 199 zaměstnanců.

V průmyslové zóně sídlí ještě řada dalších menších a středních podniků jako **CAR OK STK s.r.o.**, zabývající se poskytováním služeb v oblasti technické kontroly silničních vozidel (6 – 9 zaměstnanců), **Technology Morava, spol. s r.o.**, zabývající se dodávkami balicích strojů a kompletních balicích linek včetně etiketování (10 – 19 zaměstnanců), **ABSOLUT SPORT s.r.o.**, zabývající se výrobou a prodejem ložisek, ozubených kol, převodů a hnacích prvků (20 – 24 zaměstnanců), **Autoservis Bobrky a.s.** (25 – 49 zaměstnanců), **AUROCENTRUM Vsetín-Bobrky, spol. s r.o.** nebo **SPORTCENTRUM BOBRKY s.r.o.**

PRŮMYSLOVÁ ZÓNA VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ – LEŠNÁ

Průmyslová zóna Lešná se nachází severně od Valašského Meziříčí v okrese Vsetín. Zóna je v majetku a správě města Valašské Meziříčí. Průmyslová zóna Lešná se potýkala s řadou problémů už od samého počátku jejího vybudování na konci 90. let. Příprava průmyslové zóny byla zahájena v reakci na ohlášený záměr společnosti Philips vybudovat v regionu závod na výrobu obrazovek. Nakonec se tato společnost lokalizovala v jiné oblasti a ani další významný investor, společnost Punch International, neumístila svoji výrobu ve zdejší průmyslové zóně. Nakonec město Valašské Meziříčí nabídlo pozemky menším společnostem, které se zavázali vybudovat v průmyslové zóně své závody a poskytnout tak pracovní místa. Důsledkem ekonomické krize došlo k tomu, že většina firem svoji výrobu v průmyslové zóně zrušila nebo ani neuzavřela smlouvu s městem. [32, 33, 34, 48]

Celková rozloha průmyslové zóny je 53,76 ha, z toho jen asi 37% je plně využívaná. Z uvedených 37%, což je cca 20 ha z celkové rozlohy průmyslové zóny, vlastní cca 10 ha společnost CIE Plasty, která v zóně jako jediná rozvíjí výrobní aktivity. Zbýlých cca 10 ha odkoupila společnost Schott CR, která zde zatím žádné aktivity nevyvíjí. Dalších cca 30 ha hodlá radnice pronajmout provozovateli fotovoltaické elektrárny na dobu asi 25 let, s čímž někteří představitelé města nesouhlasí, protože tím nedojde k vytvoření pracovních míst, pouze k využití volné plochy. Velkou nevýhodou průmyslové zóny je fakt, že zde není plně vybudovaná technická infrastruktura, tu si musí jednotlivé firmy vybudovat na vlastní náklady. [32, 33, 34]

Dopravní napojení průmyslové zóny je poměrně dobré, doprava je možná jak silniční tak železniční nebo leteckou sítí. V těsné blízkosti průmyslové zóny vede silnice I. třídy I/35, která přes Českou republiku spojuje Polsko a Slovensko. V roce 2004 byla zahájena vý-

stavba rychlostní komunikace R35, která zajišťuje přímé napojení na rychlostní komunikaci Olomouc – Ostrava. Průmyslová zóna se nachází v blízkosti železniční stanice ČD, která je od zóny vzdálena 0,5 km v obci Lhotka nad Bečvou. Přímé napojení průmyslové zóny na železniční trať je navrhováno vlečkou kolejí právě z železniční stanice Lhotka nad Bečvou. Letecká doprava je možná z letiště Mošnov – Ostrava vzdáleného 50 km nebo z neveřejného vnitrostátního letiště Kroměříž, které je vzdálené 45 km. [48]

Inženýrské sítě ani technická infrastruktura není v lokalitě plně vybudována, inženýrské sítě jsou převedeny pouze k hranici průmyslové zóny. Jednotlivé podniky, které se v zóně umístily a umístí, si budují tuto infrastrukturu na vlastní náklady. I to je možná důvod, proč zóna nezískala žádného významného investora. Zásobování vodou je řešeno napojením na skupinový vodovod Karolinka, který je vzdálen 100 m, likvidace odpadních vod je zajištěna ČOV Valašské Meziříčí. Zásobování elektrickou energií je možné napojením z prostoru firmy DEZE, která je od zóny vzdálená cca 100 m a plynovod bude do zóny přiveden napojením na stávající STL regulační stanici. [32, 48]

Funkční náplň zóny je průmyslová výroba se zaměřením na zpracovatelský průmysl. Dále technologická centra (v oboru letectví a kosmonautiky, počítačů a kancelářských strojů, elektroniky a mikroelektroniky, farmaceutiky), centra zákaznické podpory (tzv. „call centra“), centra pro vývoj softwaru, expertní a řešitelská centra pro telekomunikační technologie a v neposlední řadě Hi-Tec opravárenská centra. [35]

Celková investice města Valašské Meziříčí v průmyslové zóně Lešná byla 100 mil Kč. [34]

V průmyslové zóně sídlí společnost:

- **CIE Plasty CZ. s.r.o.** je dceřinou společností španělské firmy CIE Automotive. Do průmyslové zóny se umístila v roce 2003. Zabývá se výrobou plastových a pryžových výrobků. Velikostně se řadí do kategorie 250 – 499 zaměstnanců a v současné době zaměstnává kolem 400 pracovníků.
- **Schott CR, a.s.** v současné době v průmyslové zóně nevyrobí, ale vlastní pozemky o rozloze cca 10 ha. Jde o mezinárodní technologický koncern, který se zabývá výrobou speciálních materiálů, komponentů a systémů pro odvětví průmyslu domácích spotřebičů, optiky, elektroniky, farmacie a regenerativních energií. Velikostně se řadí do kategorie 100 – 199 zaměstnanců.

- **Stone Connection Czech s.r.o.** má zájem o 2,5 ha pozemek v průmyslové zóně Lešná. Jde o českou firmu, která se zabývá těžbou, zpracováním a dodávkami přírodního kamene, v současné době sídlí v Rožnově pod Radhoštěm.

V současné době probíhá výběrové řízení společnosti, která bude provozovat již zmiňovanou fotovoltaickou elektrárnu na 30 ha průmyslové zóny.

3.1.2 Okres Zlín

Hlavním městem, kde se koncentrují podnikatelské aktivity je krajské město Zlín. Dále pak např. Otrokovice, Napajedla nebo Vizovice. Největší průmyslovou zónou v okrese Zlín je průmyslová zóna Zlín – východ. Další významnou lokalitou je průmyslový areál Toma v Otrokovicích, který poskytuje zázemí řadě firem.

PRŮMYSLOVÁ ZÓNA ZLÍN – VÝCHOD

Průmyslová zóna se nachází v katastrálním území Zlín - Lužkovice, a od Zlína je vzdálená cca 4 km východně. Celková rozloha zóny je 23,5 ha a v současné době je zcela obsazena. Na cenu pozemků se vztahuje cenová mapa. Investor žádá individuálně o vynětí pozemku z půdního fondu a podle charakteru aktivit o posouzení vlivu stavby na životní prostředí. V současné době je již celá průmyslová zóna obsazena. [23]

Území průmyslové zóny je rovinaté, navazuje svou západní hranicí na stávající území využívané k výrobním a skladovacím účelům. Její výstavba byla zahájena v roce 2001. V témže roce byla oceněna agenturou CzechInvest jako průmyslová zóna s nejvhodnějším urbanistickým řešením. V roce 2003 byla průmyslová zóna akreditovaná, což značí kvalitu již odvedené práce v oblasti přípravy technické infrastruktury a také ocenění schopnosti města jednat na potřebné úrovni s investory. [20, 22, 23]

Průmyslová zóna je místní komunikací napojena na silnici I. třídy I/49. Výhledově se počítá s napojením zóny na rychlostní komunikaci R49. Do průmyslové zóny byla zavedena linka MHD. Lokalita se nachází v blízkosti železniční tratě a nejbližší železniční stanice je od zóny vzdálena cca 0,7 km v obci Příluky. Vybudování železniční vlečky v zóně je málo reálné. Letecká doprava je možná z neveřejného mezinárodního letiště v Otrokovicích vzdáleného cca 20 km, z mezinárodního veřejného letiště v Kunovicích vzdáleného cca 40 km nebo z neveřejného vnitrostátního letiště v Holešově vzdáleného cca 25 km. [48]

Inženýrské sítě jsou přivedeny k průmyslové zóně. Co se týče zásobování elektrickou energií, vnější vedení VN prochází zónou, investor požádá rozvodné závody o připojení. Telefonní přípojka Telecomu je přivedena na hranici zóny, připojení investorů je individuální. Plynovod je veden podél páteřní komunikace v zóně. Areál průmyslové zóny bude napojen prostřednictvím nových vodovodních přípojek, přípojka na kanalizaci je možná u páteřní komunikace v průmyslové zóně. Areál průmyslové zóny je odvodněn do páteřní kanalizace. [23]

Průmyslová zóna je určena především k umístování výrobních činností v oblasti průmyslu, zemědělství, výrobních služeb a ostatních služeb, které s výrobní a průmyslovou činností souvisí, včetně jejich administrativy a provozoven. V průmyslové zóně je možné lokalizovat zařízení výroby a průmyslových popřípadě zemědělských výrobních služeb, sklady a zařízení velkoobchodu. Za určitých podmínek je možné využití průmyslové zóny ke komerčním aktivitám, k umístění výzkumných ústavů, zábavních a veletržních zařízení. [23]

Průmyslová zóna byla financována z rozpočtu města Zlín, a využity byly také prostředky z dotačních titulů:

- poskytovatelem dotace bylo Ministerstvo průmyslu a obchodu, administrátorem byla vládní agentura CzechInvest
 - program: Výstavba a technická obnova inženýrských sítí průmyslových zón
 - program: Podpora rozvoje průmyslových zón, podprogram: Příprava průmyslových zón
- program: 298 220 Akce financované z rozhodnutí Poslanecké sněmovny Parlamentu a vlády ČR po 1. 1. 2008

Město Zlín má stanovena určitá kritéria výběru investora. Preferovány jsou proexportně orientované, technologicky progresivní druhy výrob s vysokou přidanou hodnotou, orientované na spolupráci s místními výrobci a dodavateli. Mezi konkrétní výběrová kritéria patří [23]:

- úroveň použité technologie,
- exportní potenciál zaváděné výroby,
- výše přidané hodnoty zaváděné výroby,

- počet nově vytvořených pracovních míst,
- využití potenciálu místních výrobců,
- vlivy na životní prostředí,
- soulad činnosti s koncepcí zóny,
- charakter investora (reference, kredit, image),
- ochota k registraci plátcovské pokladny, případně sídla subjektu ve Zlíně.

V průmyslové zóně jsou umístěny následující podniky:

- **TESCOMA s.r.o.** je českou firmou bez zahraniční kapitálové účasti, která má ve Zlíně letitou tradici a její jméno i v zahraničí stále roste. Předmětem činnosti je vývoj, design a prodej značkových kuchyňských potřeb. V roce 2001 byla zahájena výstavba nového sídla společnosti v průmyslové zóně Zlín – východ, které se stalo světovou centrálou celé společnosti. V roce 2008 společnost rozšířila v průmyslové zóně své skladové kapacity. Velikostně se řadí do kategorie 200 – 249 zaměstnanců.
- **Zlín Precision s.r.o.** je dceřinou společností firmy Andreas Quellmalz GmbH sídlící v Německu. Zabývá se výrobou technických plastových dílů technologií vstřikování, jejich následnou povrchovou úpravou a kompletací. Do průmyslové zóny se společnost lokalizovala v roce 2005. Velikostně se řadí do kategorie 100 – 199 zaměstnanců.
- **INTERNATIONAL CZ, spol. s r. o.** Největší podíl společnosti vlastní rakouská firma Internationale Schuhmaschinen Company Gesellschaft mit beschränkter Haftung. Předmětem činnosti je výroba obuvnických strojů, servis a školení v oblasti obuvnické výroby a kovoobrábění. Velikostně se společnost řadí do kategorie 10 – 19 zaměstnanců.
- **COMERCIO ZLÍN, a.s.** je česká firma zabývající se prodejem osobních ochranných prostředků pro práci i volný čas, kompletními dodávkami potřeb a náradí pro průmysl, službami v oblasti bezpečnosti práce a dalšími. Do průmyslové zóny se umístila v roce 2005, kde vybuodovala nové reprezentativní sídlo s logistickými a kancelářskými prostory. Velikostně se řadí do kategorie 6 – 9 zaměstnanců.

- **KALINA industries s.r.o.** je česká firma, která se do průmyslové zóny lokalizovala teprve nedávno, v roce 2008. Společnost se zabývá především výrobou těsnění a těsnících prvků nejen pro automobily. Velikostně se řadí do kategorie 25 – 49 zaměstnanců, a v současné době zaměstnává 40 osob.
- **D PLAST – EFTEC a.s.** je původně českou společností, která v roce 2000 vstoupila do partnerského svazku se švýcarskou společností EFTEC. Firma je dodavatelem do automobilového průmyslu v oblasti ochrany proti korozi a abrazi, těsnění, odhlučnění a lepení. Velikostně se řadí do kategorie 50 – 99 zaměstnanců.
- **Dinel, s.r.o.** je česká firma, která se v roce 2005 umístila do průmyslové zóny. Zabývá se výrobou systémů pro měření výšky hladiny v ČR. Jejich hladinoměry, hladinové snímače a sondy nachází uplatnění v mnoha průmyslových odvětvích. Velikostně se společnost řadí do kategorie 10 – 19 zaměstnanců.

V průmyslové zóně jsou umístěny další podniky – **Svoboda a Březík – pečivo s.r.o.** se velikostně řadí do kategorie 100 – 199 zaměstnanců a zabývá se, jak je z názvu zřejmé, produkcí pečiva. Dále je to např. firma **Zlíntrans a.s.**, která se zabývá autodopravou (6 – 9 zaměstnanců), **IZOMONTÁŽE ZLÍN s.r.o.** nabízí izolační práce a materiál (1 – 5 zaměstnanců) a další.

PRŮMYSLOVÁ ZÓNA TLUMAČOV – ZA PÁLENICÍ

Průmyslová zóna se nachází severním směrem od obce Tlumačov v blízkosti rychlostní komunikace R55. Navazuje na průmyslové areály společností Metalšrot Tlumačov a.s., Dura Line CT s.r.o. Tlumačov a areál Českého zahrádkářského svazu, které byly vybudovány v 70. – 90. letech 20. stoléní. Průmyslová zóna spadá do katastrálního území obce Tlumačov v okrese Zlín.

Celková rozloha průmyslové zóny je cca 36 ha. Majiteli pozemků jsou fyzické osoby. Realizace zástavby průmyslové zóny byla navržena ve 4 etapách s tím, že následná etapa může být zahájena až po úplném využití ploch etapy předchozí. Území je rovinaté až mírně svažité bez svahových deformací. Průmyslová zóna byla financována z rozpočtu obce Tlumačov. [52]

V blízkosti průmyslové zóny vede rychlostní silnice R55, která je přístupná ze silnice III. třídy III/438 26. Do průmyslové zóny je možné vybudovat železniční vlečku prodloužením

ze sousedního průmyslového areálu společnosti Metalšrot. Je možné využít nedalekého neveřejného vnitrostátního letiště v Holešově, které je vzdáleno cca 12,5 km, nebo letiště v Kroměříži, které je vzdálené cca 12 km. [52]

Většina technické infrastruktury je prodloužena z průmyslového areálu společnosti Metalšrot, jedná se o vodovod a plynovod. V návrhu je vlastní čistička odpadních vod a přívod elektrické energie je závislý na počtu odběrných míst a požadavků na příkon. Celkově je tedy technická infrastruktura v průmyslové zóně zajištěna. [52]

Průmyslová zóna je určena pro umístování průmyslové výroby a skladových areálů, které mají velké nároky na dopravu materiálů a jejich negativní účinky nepřesahují hranice příslušných areálů. Přípustné jsou stavby pro průmyslovou výrobu, stavby pro výrobu stavebních hmot a skladovací areály, včetně zemědělských skladů. Podmíněné jsou stavby a zařízení pro administrativu a prodej jako součást výrobních areálů, stavby a zařízení zabezpečení zaměstnanců (např. služební a stravovací zařízení, výzkumné, projekční a zkušební stavby a zařízení jako součást areálů atd.). Nepřípustné jsou veškeré činnosti, stavby a zařízení, které jsou v rozporu s obvyklými funkcemi v území. [52]

V současné době se v průmyslové zóně Za pálenic nachází společnosti:

- **RIM-CZ s.r.o. Otrokovice**, zabývající se výrobou kancelářského nábytku. V průmyslové zóně společnost vybudovala výrobní a montážní skladovou halu. Je českou společností, která se velikostně řadí do kategorie 50 – 99 zaměstnanců.
- **SKANSKA a.s. Praha**, která se angažuje ve stavebním průmyslu, konkrétně dopravní a pozemní stavby apod. V průmyslové zóně má v plánu v nejbližší době vybudovat závod Obalovna asphaltových směsí Tlumačov. V současné době je realizace v povolovacím řízení.
- **FVE 20 s.r.o. Brno**, v průmyslové zóně má v plánu vybudovat fotovoltaickou elektrárnu. V současné době je realizace v povolovacím řízení.

3.1.3 Okres Kroměříž

V okrese Kroměříž se nachází největší strategická průmyslová zóna ve Zlínském kraji a jedna z největších v celé České republice. Řeč je o průmyslové zóně Holešov – Letiště. Celá řada průmyslových zón navržených v jednotlivých obcích a městech okresu Kroměříž nebyla realizována nebo teprve probíhá jejich příprava.

PRŮMYSLOVÁ ZÓNA HULÍN - JIH

Lokalita se nachází asi 2 km od centra města Hulín, jižně od areálu TOS Hulín. Zóna se nachází v katastrálním území města Hulín v okrese Kroměříž, do územního plánu města byla zahrnuta v roce 2005. Průmyslová zóna je určená pro průmyslovou výrobu a byla zcela financována z rozpočtu města Hulín. [48]

Podle údajů Centra pro regionální rozvoj ČR se průmyslová zóna rozkládá na ploše 25 ha. Z toho je asi 1,1 ha plochy využita, to tvoří zhruba 4,5% z celkové plochy průmyslové zóny. Zbylá část, 23,9 ha je doposud nevyužita, to tvoří cca 95,5% z celkové plochy průmyslové zóny. [48]

Průmyslová zóna je přístupná ze silnice I. třídy I/55 a bude také napojena na rychlostní komunikaci R55 a dálnici D1. V těsné blízkosti zóny je železniční trať, přičemž nejbližší železniční stanice je od zóny vzdálená asi 1,5 km ve městě Hulín. Vybudování železniční vlečky v průmyslové zóně Hulín – jih je reálné. Letištní přeprava je možná z nedalekého neveřejného vnitrostátního letiště v Holešově, vzdáleného cca 8 km, z kroměřížského letiště vzdáleného cca 10 km nebo z mezinárodního veřejného letiště v Kunovicích, které je od zóny vzdálené cca 45 km. [48]

Lokalita je z části vybavena technickou infrastrukturou. Zásobování zóny elektrickou energií je podmíněno vybudováním trafostanice a posilujícího vedení VN. Plynovod je v průmyslové zóně vybudován. Vodovod je přiveden na hranici průmyslové zóny a je možné ji napojit na městskou čistírnu odpadních vod. V již využívané části průmyslové zóny je veškerá technická infrastruktura vybudovaná a je napojena na plynovod, vodovod kanalizaci a přívod elektrické energie. [48]

Jedinou společností, která se v zóně v současné době nachází, je firma **GOTTSCHE LOWE CZ, spol. s r.o.**, která se zabývá výrobou komponent pro formy pneumatik, dále se zabývá laserovým řezáním plechů a jejich ohýbáním. V průmyslové zóně se společnost umístila v roce 2005. Velikostně se firma řadí do kategorie 25 – 49 zaměstnanců. [48]

V průmyslové zóně jižně od Hulína se připravuje výstavba fotovoltaické elektrárny na celkové ploše 6 ha, z toho na ploše 3 ha firmou Slunel I a zbývající část je opatřena smlouvou o smlouvě budoucí.

PRŮMYSLOVÁ ZÓNA HOLEŠOV – LETIŠTĚ

V současné době asi nejmladší strategickou průmyslovou zónou v České republice. Projektční práce byly zahájeny v roce 2007 a za nedlouho začala i samotná příprava průmyslové zóny. Příprava průmyslové zóny byla realizována firmou Industry Servis ZK, kterou výlučně vlastní Zlínský kraj. Výstavba strategické průmyslové zóny byla dokončena na konci loňského roku. [6, 41, 43]

Průmyslová zóna je umístěna v místě vnitrostátního veřejného letiště v Holešově a na přilehlých pozemcích. Jde o lokalitu s rovinatým terénem, která se nachází jihozápadně od Holešova. Investoři se mohou ucházet o pozemky o velikosti 0,5 – 100 ha. Podle požadavků investorů lze tyto pozemky dále dělit nebo spojovat. Strategická průmyslová zóna je určena jak pro velké investory, tak pro menší společnosti lokálního významu. [6, 43, 48]

Průmyslová zóna se člení na několik částí. Západní část o velikosti cca 100 ha je vyčleněna pro hlavního investora, jehož výběr závisí na agentuře CzechInvest. Střed průmyslové zóny je vyčleněn pro menší investory, jeho obsazení závisí na výběru ze strany Zlínského kraje. Vyčleněn je zde také prostor pro případný univerzitní technologický park, s jehož projektem se v průmyslové zóně počítá. Severovýchodní část průmyslové zóny je rozdělena na menší pozemky, které jsou určeny pro podnikatele ve službách. V této části se počítá také s autobusovým terminálem. V jihovýchodní části budou pozemky rozděleny prostřednictvím vybraného komerčního developera. [43]

V zóně nejsou zatím vybudovány žádné výrobní haly. Dva investoři sem za nedlouhou přemístí svoji výrobu. Jde o společnost Pokart spol. s r.o., která na rozlohu cca 2 ha přesune svoji dosavadní výrobu z Otrokovic, a společnost KART Zlín s.r.o., která bude zaujímat plochu cca 1,1 ha. Obě společnosti počítají s rozšířením výroby a tím pádem i s rozšířením nabídky pracovních míst. [43, 54]

Průmyslová zóna je určena pro umístění zpracovatelského průmyslu, textilní výrobu, polygrafii, strojírenství, automobilový průmysl, elektroniku a zpracování plastů. [48]

Dopravní dostupnost průmyslové zóny bude mít v budoucnu nadnárodní pozici. Počítá se s kvalitním dálničním napojením v podobě dálniční křižovatky rychlostních komunikací R49, R55 a dálnice D1. Zóna tak bude zpřístupněna na trase Paříž – Norimberk – Brno – Zlín – Púchov – Žilina – Kyjev. Železniční přeprava bude zajištěna vybudováním vlečky odbočující z tratě Valašské Meziříčí – Kojetín v mezistaničním úseku Holešov – Třebětice.

Letecká doprava bude možná jak z menších vnitrostátních veřejných i neveřejných letišť, tak díky dobré silniční dostupnosti po dálniční síti také z velkých mezinárodních letišť nejen v České republice, ale i v zahraničí. [43]

Technická infrastruktura je v průmyslové zóně vybudována. Je zde zaveden vodovod, plynovod a vybudována byla dvě nezávislá napojení zóny na telekomunikační síť. V průmyslové zóně byla vybudována čerpací stanice, jež bude čerpat odpadní vody z průmyslové zóny na nově rekonstruovanou čistírnu odpadních vod v Holešově. Komunikace uvnitř průmyslové zóny jsou vybudovány. Plánek technické infrastruktury v průmyslové zóně viz příloha PVI. [44, 45]

Průmyslová zóna byla financovaná ze státního rozpočtu (75%) a z rozpočtu Zlínského kraje (25%). Náklady na výstavbu infrastruktury se bohybovaly kolem 1,3 mld. Kč. [50]

Jak již bylo zmíněno, v průmyslové zóně zatím probíhá výstavba výrobního závodu pouze jednoho investora a druhý teprve se Zlínským krajem podepsal „Deklaraci o porozumění“.

- **Pokart spol. s r.o.** je společnost zabývající se zpracováním kartonáže. Firma je českou společností, která se do průmyslové zóny stěhuje z výrobního závodu v Otrokovicích. V současné době společnost zaměstnává asi 70 pracovníků. [46]
- **KART Zlín s. r. o.** je českou firmou bez zahraničního kapitálu. Zabývá se zpracováním vlnité lepenky a výrobou kartonáže. Společnost sem přestěhuje svoji stávající výrobu z Tečovic a v první fázi zaměstná 47 pracovníků. [10, 54]

3.1.4 Okres Uherské Hradiště

Okres Uherské Hradiště má průmyslově zemědělský charakter. Nachází se zde celá řada velkých podniků. V okrese jsou vybudovány a již využívány průmyslové zóny Uherské Hradiště – Jaktáře, Staré Město – Špílov nebo Nivnice – Kráčina.

PRŮMYSLOVÁ ZÓNA UHERSKÉ HRADIŠTĚ – JAKTÁŘE

Průmyslová zóna Jaktáře se rozkládá mezi městskými částmi Mařatice a Jarošov asi 1,5 km od městského centra v katastrálním území města Uherské Hradiště. Navazuje na stávající průmyslový areál, v němž jsou umístěny společnosti se zaměřením na strojírenství a elektrotechniku, konkrétně se jedná např. o firmu AVX CZ, s.r.o., Mesit, Unis-Jakos, Fimes a další. Vybudována byla v roce 2001.

Celková rozloha průmyslové zóny je 18 ha. Původní záměr města bylo nabídnout zónu pouze jednomu investorovi, záměr ovšem nevyšel a město tak nabídlo pozemky různým zájemcům. V současné době je již plně obsazena. V zóně sídlí celkem 11 firem. [25, 31]

Průmyslová zóna je dopravně dostupná ze silnice II. třídy II/497, po níž je možné napojení na silnici I. třídy I/55 a I/50. Nejbližší železniční stanice je od průmyslové zóny vzdálená cca 3 km v centru Uherského Hradiště. Letecká doprava je možná z nedalekého letiště v Kunovicích vzdáleného cca 7 km.

Inženýrské sítě stejně jako dopravní spojení areálu s hlavní komunikací byly v zóně vybudovány městem Uherské Hradiště. [25]

Město do průmyslové zóny investovalo celkem 33 mil. Kč. Z Evropské unie získalo město výhodný úvěr ve výši 20 mil Kč na vybudování infrastruktury v průmyslové zóně. Zóna je určena pro lehký průmysl, služby a skladování. [17, 42]

Mezi největší společnosti, které se v průmyslové zóně umístily, patří:

- **Holding SYNOT** sdružuje 51 samostatných společností v ČR. Zakládající a řídicí společností je **SYNOT W, a.s.**, která se v průmyslové zóně umístila v roce 2003 spolu s několika dalšími společnostmi holdingu. Předmětem podnikání společnosti je loterijní průmysl, prodej osobních automobilů BMW, obchod s realitami a další. SYNOT W, a.s. se velikostně řadí do kategorie 200 – 249 zaměstnanců.
- **Schlote-Automotive Czech s.r.o.** je dceřinou společností, původně německou. Zaujímá v průmyslové zóně plochu cca 1 ha. Zabývá se převážně mechanickým obráběním produktů z kovových materiálů a montáží hotových konstrukčních komponentů. Velikostně se firma řadí do kategorie 100 – 199 zaměstnanců. [18]
- **OSFER MORAVA UHERSKÉ HRADIŠTĚ, s.r.o.** provádí kompletní služby v oblasti dopravního značení. Velikostně se řadí do kategorie 10 – 19 zaměstnanců.
- **Luboslav Píсарovský - DEOKORK** se zabývá prodejem a montáží plovoucích podlah. V průmyslové zóně se nachází centrála společnosti. Velikostně se řadí do kategorie 1 – 5 zaměstnanců.

Dalšími společnostmi, které se v průmyslové zóně nachází je např. firma **TERPA spol. s r.o.**, která se zabývá správou nemovitostí (10 – 19 zaměstnanců), **Slovácký víkend, s.r.o.**, která se zabývá vydáváním knih a publikací, a další. V nejbližší době zahájí výstav-

bu výrobní haly také strojírenská společnost Forchner, která se zabývá především přípravou kabelových svazků pro osobní a nákladní vozy, a dále také výrobou elektromechanických součástí pro automobilový průmysl. [26]

PRŮMYSLOVÁ ZÓNA ŠPÍLOV – STARÉ MĚSTO

Průmyslová zóna Špílov se nachází v severní části Starého Města u Uherského Hradiště v blízkosti stávajících průmyslových areálů, v katastrálním území Starého Města. Je situována mezi silnicemi II. třídy II/428 a I. třídy I/55, vzdálenost od centra města je cca 1,4 km. Průmyslová zóna byla vybudována na přelomu tisíciletí a je zaměřena na průmyslovou výrobu. [48]

Rozloha průmyslové zóny je cca 17 ha, z toho asi 5 hektarů vlastní firma MEGASTRO CZ, s.r.o. a zbylých 12 ha společnost AVX Czech Republic s.r.o., která však v průmyslové zóně zatím svůj výrobní závod neumístila. Je to dáno především tím, že společnost AVX zakoupila pozemky v sousedním městě Uherské Hradiště, kde již rozšířila svoji výrobu. Pozemky v průmyslové zóně Špílov si ale stále drží. [19]

Dopravní dostupnost průmyslové zóny je možná po silnici II. třídy II/428, kterou je zóna napojena na silnici I. třídy I/55. V budoucnu se počítá s napojením také na rychlostní komunikaci R55. Průmyslová zóna je situována v blízkosti železničního koridoru a nejbližší železniční stanice se nachází ve Starém Městě cca 1 km od zóny. Letecká doprava je možná z nedalekého veřejného mezinárodního letiště v Kunovicích, které je od průmyslové zóny vzdáleno cca 9 km. [48]

Průmyslová zóna je napojena na jednotnou kanalizační síť a plynovod. Vodovod je do průmyslové zóny navržen po jejím jižním okraji, veden je asi 200 m východně od průmyslové zóny. Zónou vede trasa vzdušného vedení a v plánu je výstavba dvou nových trafostanic. [48]

Průmyslová zóna byla financována z rozpočtu města a ze státního rozpočtu. Staré Město investovalo do průmyslové zóny Špílov cca 10 mil Kč a stát se podílel na financování asi 4,7 mil Kč. Technická a dopravní infrastruktura byla v průmyslové zóně vybudována z prostředků města a z prostředků státního rozpočtu.

V průmyslové zóně se nachází společnost:

- **MEGASTRO CZ, s.r.o.** je česká společnost zabývající se dodávkami gastronomických technologií včetně vlastních výrobků. Velikostně se společnost řadí do kategorie 20 – 24 zaměstnanců.
- **AVX Czech republic s.r.o.** je nadnárodní společnost se sídlem v USA, která patří do japonské průmyslové skupiny KYOCERA. Zabývá se výrobou pasivních elektronických součástek. V nedalekém Uherském Hradišti je umístěna výroba keramických kondenzátorů a konektorů. V současné době má závod v Uherském Hradišti cca 1 300 zaměstnanců. Společnost v průmyslové zóně Špílov zatím nesídlí, ale vlastní zde pozemky a plánuje zde umístit svoji výrobu. [19, 29]

PRŮMYSLOVÁ ZÓNA NIVNICE – KRÁČINA

Výstavba průmyslové zóny byla zahájena po roce 2000 a výstavba první výrobní haly byla zahájena v roce 2003. Průmyslová zóna se nachází v katastrálním území obce Nivnice v její okrajové části při výjezdu směrem na Uherský Brod po silnici II. třídy II/490 a v blízkosti průmyslového areálu společnosti Linea Nivnice. [38]

Celková rozloha průmyslové zóny je 7,3 ha a v současné době je plně využita. Největší plochu zde zaujímá výrobní hala společnosti Imtratex, která se rozkládá na ploše cca 4 ha. Průmyslová zóna je určena pro průmyslovou výrobu a především pro lokalizaci malých a středních podniků. [38]

Průmyslová zóna je dopravně dostupná po silnici II. třídy II/490, kterou je napojena na město Uherský Brod. Železniční vlečku je možné do zóny zavést z nedalekého průmyslového areálu Slovákých strojírén, který je od průmyslové zóny Kráčina vzdálen necelé 2 km. Nejbližší železniční stanice se nachází v Uherském Brodě a od průmyslové zóny je vzdálená cca 4,3 km. Letecká doprava je možná z mezinárodního veřejného letiště v Kunovicích vzdáleného cca 23 km.

Technická infrastruktura v průmyslové zóně je plně vybudována. Zóna je napojena na zdroj elektrické energie, plynovod, vodovod i kanalizaci obce Nivnice. [38]

Průmyslová zóna Kráčina byla financována z rozpočtu obce Nivnice a z rozpočtu Zlínského kraje. Obecní rozpočet vyhradil na financování průmyslové zóny částku cca 6 mil Kč a

z krajského rozpočtu na základě vyhlášení programu podpory investic do budování infrastruktury v průmyslových zónách byla poskytnuta částka 1 mil Kč. [38]

V průmyslové zóně se lokalizovali společnosti:

- **Imtradex, a.s.** se zabývá dodávkami skladovacích systémů. V průmyslové zóně jako první začala výstavbu svého výrobního závodu na ploše cca 1 ha což je 25% z celkové plochy, kterou firma v průmyslové zóně vlastní. Velikostně se řadí do kategorie 50 – 99 zaměstnanců.
- **Adria Gold s.r.o.** umístila svoji výrobu do průmyslové zóny v roce 2005. Zabývá se výrobou a distribucí zmrzliny a čokoládových figurek. Velikostně se řadí do kategorie 25 – 49 zaměstnanců.
- **Valve Control, s.r.o.** se zabývá dodávkami průmyslových armatur a pohonů. Do průmyslové zóny se umístila koncem roku 2004, kde vybudovala obchodně-výrobní areál včetně skladovacích prostor. Velikostně se řadí do kategorie 10 – 19 zaměstnanců.
- **Imopra s.r.o. Uherský Brod** se zabývá výrobou přesných a složitých komponentů pro automobilový průmysl. Do průmyslové zóny Kráčina se společnost lokalizovala v roce 2005. Velikostně se řadí do kategorie 25 – 49 zaměstnanců.

Mezi další firmy lokalizované v průmyslové zóně patří např. společnost **Niveko s.r.o.**, která se zabývá dodávkami plastových zařízení (např. plastové nádrže, nádrže pro chemický průmysl apod.), velikostně se řadí do kategorie 25 – 49 zaměstnanců. Působí zde také drobní živnostníci, např. zde našla zázemí firma Miroslava Volného, který si v průmyslové zóně Kráčina postavil autolakovnu a autoklempířské dílny. Jiný podnikatel zde postavil pěstírnu akvarijních ryb. Celkový počet firem sídlících v průmyslové zóně Kráčina se ustálil na počtu 7. [38]

V současné době probíhá výstavba další průmyslové zóny Kluka v obci Nivnice, která je umístěna nedaleko stávající průmyslové zóny Kráčina ještě blíže směrem k Uherskému Brodu. Rozloha průmyslové zóny bude 10 ha a již nyní má o pozemky zájem několik firem včetně sousedící společnosti Linea Nivnice, která má předkupní právo na pozemek o rozloze cca 1 ha. Na vybudování inženýrských sítí chce obec získat dotace. Lokalita je určena především pro drobnou výrobu dopravních zařízení a služeb. [39, 40]

3.2 Srovnání vybraných průmyslových zón Zlínského kraje

Jednoznačně největší průmyslovou zónou ve Zlínském kraji je průmyslová zóna v Holešově, která je současně také jednou z největších v celé České republice. Větší průmyslové zóny se nachází v okrese Vsetín. Možným důvodem je rozloha okresu Vsetín, která je největší ve Zlínském kraji. Dostatek volné a nevyužívané plochy díky nízké hustotě osídlení tak přímo vybízí k budování větších greenfieldů. Naopak v okrese Uherské Hradiště je to větší počet spíše menších průmyslových zón. Okresu Zlín pak dominují spíše starší průmyslové areály, jejichž regenerace v podobě brownfieldů je v současné době velkým hitem, např. průmyslový areál Svit.

Využívaná plocha

Z hlediska využití plochy jednotlivých průmyslových zón jsou zcela využití průmyslové zóny Zlín – východ ve Zlíně, Jaktáře v Uherském Hradišti a Kráčina v Nivnici u Uherského Brodu. Dále z větší části využité jsou průmyslové zóny na Vsetínsku, Bobrky a Lešná. S 100% využitelností se počítá také u průmyslové zóny v Holešově, která byla teprve koncem loňského roku dostavena a prodej pozemků investorům teprve začíná. Většinou jsou zcela nebo z velké části obsazeny především průmyslové zóny vybudované v okresních městech. Investory sem láká především blízkost různých institucí, ať už veřejného sektoru nebo vzdělávací instituce a zařízení, a spádovost těchto oblastí s čím souvisí také nabídka pracovních sil. Okresní města bývají také lépe dopravně dostupná než ta menší. Také co se týče počtu firem lokalizovaných v jednotlivých průmyslových zónách, nejvíce se jich lokalizuje právě do průmyslových zón v okresních městech, kdy se v každé jednotlivé zóně umístilo více než 10 společností různých velikostních kategorií a různého původu.

Dopravní napojení

Dopravní obslužnost jednotlivých průmyslových zón je jedním z nejdůležitějších lokalizačních faktorů zahraničních i tuzemských investorů. Zlínský kraj má v tomto směru velký hendikep, protože zde chybí kvalitní dálniční napojení a nenachází se zde ani žádné významné mezinárodní letiště, většina je jich soukromých a vnitrostátních. Největší zastoupení mají silnice III. třídy, jejichž kvalita je často na nízké úrovni.

Z hlediska dopravního napojení jsou na tom určitě nejlépe průmyslové zóny na Kroměřížsku, protože tudy vede dálnice D1, což zajišťuje okresu dobré dopravní napojení a minimalizuje tak dopravní náklady. Průmyslová zóna v Holešově bude mít dokonce tu výhodu, že

se zde bude křížit dálnice D1 hned se dvěma rychlostními komunikacemi R49 a R55, což zajistí nejen průmyslové zóně v Holešově ale do určité míry i ostatním okresům Zlínského kraje zlepšení dopravní obslužnosti. Ostatní průmyslové zóny leží v blízkosti silnic I. třídy, na které jsou napojeny buď přímo, nebo prostřednictvím silnic II. a III. třídy. V porovnání s průmyslovými zónami v okresních městech je na tom nejlépe průmyslová zóna Zlín – východ, která je přímo napojena na silnici I. třídy. Vedle ní jsou průmyslová zóna Bobrky ve Vsetíně napojena na silnici I. třídy silnicí III. třídy a průmyslová zóna Jaktáře v Uherském Hradišti je dostupná po silnici II. třídy. Výhodu mají průmyslové zóny na Vsetínsku z hlediska letecké dopravy, jelikož jsou umístěny v relativní blízkosti mezinárodního letiště v Ostravě.

Co se týče železniční dopravy, vybudování železniční vlečky je možné téměř ve všech průmyslových zónách Zlínského kraje s výjimkou průmyslových zón okresu Uherské Hradiště, kde 2 ze 3 vybraných průmyslových zón neleží v blízkosti železniční tratě a není tak reálné vybudování železniční vlečky, nebo by to bylo příliš nákladné.

Technická infrastruktura

V plně obsazených průmyslových zónách je technická infrastruktura plně vybudována. V těch, které nejsou zcela obsazeny, je technická infrastruktura zajištěna a vybudována po hranici průmyslové zóny. Její vybudování pak většinou závisí na konkrétní lokalizaci v rámci jednotlivých průmyslových zón. Inženýrské sítě byly ve většině případů vybudovány na náklady města, v jejichž katastrálním území se průmyslová zóna nachází. Výjimkou je průmyslová zóna Lešná ve Valašském Meziříčí, kde si jednotlivé podniky, které se v průmyslové zóně lokalizují, budují technickou infrastrukturu, která byla vybudována po hranici průmyslové zóny, na vlastní náklady.

Kvalita pracovní síly a její cena

Ve Zlínském kraji se nachází řada vzdělávacích zařízení různého zaměření. Jsou zde dvě vysoké školy, ve Zlíně a v Uherském Hradišti, dále evropský polytechnický institut v Kunovicích na Uherskohradištsku a řada vyšších odborných škol. Středoškolská zařízení jsou v každém větším městě. Nabízí různé zaměření technické, ekonomické nebo zaměření na informační technologie. Průměrná mzda se podle údajů Českého statistického úřadu pohybuje ve Zlínském kraji kolem 20 000 Kč/měsíčně, což je o více než 5 000 Kč méně než republikový průměr.

Podpora podnikání a investic

Zlínský kraj disponuje řadou institucí zaměřených na podporu začínajících i stávajících podnikatelů a investic. Podnikatelské inkubátory se nacházejí nejen ve Zlíně, ale také ve Vsetíně nebo v Kunovicích na Uherskohradištsku. V krajském městě pak sídlí ještě celá řada dalších institucí, např. Univerzitní institut, Regionální podpůrný zdroj, Regionální agentura Východní Moravy nebo krajská pobočka vládní agentury CzechInvest a další.

Vládní agentura CzechInvest se angažuje v podpoře podnikání formou finančních dotací, které poskytuje na budování podnikatelského prostředí v regionu. Takto financovala ve Zlínském kraji např. vznik Podnikatelského inkubátoru, Technologického inovačního centra, ale také některých průmyslových zón (Bobrky, Zlín – východ, Letiště Holešov, Špílov). V případě průmyslové zóny Holešov provádí výběr hlavního investora, který zaujme 100 ha z celkové rozlohy průmyslové zóny. [51]

Technologické inovační centrum sídlí ve Zlíně, ve 23. budově bývalého průmyslového areálu Svit. Rekonstrukce budovy byla financována z prostředků města Zlín a prostřednictvím dotace z programu Phare. Bylo založeno v roce 2005 Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně a Zlínským krajem. Je provozovatelem Podnikatelského inovačního centra, které v rámci programu Prosperita realizovalo projekt Podnikatelský inkubátor a Vědeckotechnického parku a Centra pro transfer technologií. [51]

Podnikatelské inovační centrum zde sídlí od roku 2007. Hlavní funkcí Podnikatelského inovačního centra je funkce inkubační, kdy vedle zvýhodněného nájmu nabízí také technickou pomoc, poradenské služby a dotace na externí poradenství. Sídlí zde mimo jiné instituce zaměřené na podporu podnikatelského prostředí ve Zlínském kraji. Jsou to krajská pobočka agentury CzechInvest, Eurocentrum, Regionální podpůrný zdroj, Regionální rozvojová agentura Východní Moravy, Obchodní a hospodářská komora ve Zlíně, Region Bílé Karpaty a další. Koncentrace těchto institucí zajišťuje jejich kooperaci. [51]

Podnikatelský inkubátor je v současné době plně obsazen. Firmám, které se zde usadí, nabízí podnikatelský inkubátor moderní prostory pro lehkou výrobu a poskytování služeb, technické a servisní služby, vzdělávání, poradenské a konzultační služby a přístup k finančním prostředkům. [51]

Vědeckotechnický park se orientuje do oblasti vědy, technologie a inovačního podnikání. Hlavním cílem vědeckotechnického parku je zvýšit konkurenceschopnost Zlínského kraje.

Na rozdíl od podnikatelského inkubátoru je určen pro umístění zralých firem s jasnou inovační strategií, pobyt v něm není časově omezen a také umožňuje prostorový růst firem. Sídli zde např. plastikářský klast. [51]

Přítomnost těchto institucí do značné míry ovlivňuje lokalizační rozhodování podnikatelských subjektů, což se projevuje také v obsazenosti průmyslových zón v dané lokalitě. Umožňují snadný a rychlý přístup nejen k informacím, ale také k poskytovaným službám. Srovnáme-li např. průmyslovou zónu Zlín – východ s průmyslovou zónou Vsetín Bobrky, zjistíme, že ačkoliv byly obě financovány z evropských fondů a jejich připravenost a dopravní dostupnost je téměř srovnatelná, plně obsazena je pouze ta zlínská. Zde lze pozorovat význam aglomeračních výhod.

Lokalizace průmyslových zón

Když se podíváme na lokalizaci průmyslových zón, jsou rozmístěny nepravidelně. Ovšem významnější a větší průmyslové zóny se lokalizují spíše na jih a západ Zlínského kraje.

Když porovnáme průmyslovou zónu v severní části Zlínského kraje, např. Lešná – Valašské Meziříčí, s průmyslovou zónou v jižní části Zlínského kraje, např. Jaktáře – Uherské Hradiště, zjistíme, že průmyslová zóna lokalizovaná v jižní části je plně obsazena většími i menšími společnostmi. Naproti tomu průmyslová zóna Lešná je obsazena jen z části a její obsazování se potýkalo s velkými problémy. V současné době zde působí pouze jedna velká firma. Rozloha se značně liší, ovšem vezmeme-li v úvahu prostorové možnosti jednotlivých okresů, v nichž se tyto průmyslové zóny nachází, pak je tento rozdíl pochopitelný. Vsetínsko disponuje mnohem většími volnými plochami než Uherskohradištsko. Dopravní napojení obou průmyslových zón je téměř srovnatelné.

Pokud srovnáme průmyslovou zónu ve východní části Zlínského kraje, např. Bobrky – Vsetín, s průmyslovou zónou v západní části Zlínského kraje, např. Letiště – Holešov, pak zjistíme, že v západní části je vybudována osmkrát větší průmyslová zóna než ve východní části. Je to dáno především tím, že západní část Zlínského kraje je dopravně dostupnější právě díky nově vybudované dálnici D1, která je hlavní silniční tepnou celé republiky. To je pro řadu velkých investorů stěžejní faktor při jejich rozhodování o lokalizaci. Z tohoto důvodu má průmyslová zóna v Holešově větší potenciál pro zahraniční investory než průmyslová zóna ve Vsetíně. Také poloha Holešova vůči krajskému městu je atraktivní.

Porovnáme-li průmyslovou zónu umístěnou nejbližze hranicím se Slovenskou republikou, Kráčína – Nivnice, s průmyslovou zónou umístěnou nejdále od slovenského pohraničí, Hulín – jih, je zřejmé, že v hulínské průmyslové zóně nacházejí své zázemí spíše zahraniční firmy, kdežto v nivnické průmyslové zóně jsou lokalizovány spíše menší tuzemské firmy a drobní podnikatelé z okolí Nivnice.

3.3 Verifikace lokalizačních faktorů za využití nástrojů regionální analýzy

Na základě teoretické části byla provedena verifikace lokalizačních faktorů využitím metod regionální analýzy, konkrétně využitím charakteristiky a vymezení průmyslových lokalit ve Zlínském kraji.

V teoretické části byly vymezeny jako hlavní lokalizační faktory ekonomických aktivit minimální dopravní náklady, minimální výrobní náklady, poloha odbytového trhu, aglomerační výhody, úspory z rozsahu, velikost pozemku, množství a kvalita informací a s tím vším související maximalizace zisku. Vymezením a charakteristikou průmyslových lokalit ve Zlínském kraji je možná verifikace těchto lokalizačních faktorů.

Minimalizace dopravních nákladů

Tento lokalizační faktor je zmiňován téměř všemi autory lokalizačních teorií ať už přímo nebo v souvislosti s maximalizací zisku. Vzhledem k periferní poloze Zlínského kraje v rámci celé České republiky, je tento lokalizační faktor stěžejní.

Většina průmyslových zón je umístěna poblíž hlavních silničních tahů a železničních koridorů, spojujících Českou a Slovenskou republiku, v dané lokalitě. Nejlépe umístěnou je v tomto směru průmyslová zóna Letiště Holešov, která je přímo napojena na dálnici D1 a v brzké době zde bude vybudována křižovatka tří důležitých silničních tahů dálnice D1 a rychlostních komunikací R49 a R55. Další průmyslovou zónou, jejíž lokalizace minimalizuje dopravní náklady, je např. zlínská průmyslová zóna Zlín – východ nebo vsetínská průmyslová zóna Bobrky, které jsou vybudovány v blízkosti hlavních silničních tahů.

Z výsledků je tedy zřejmé, že minimalizace dopravních nákladů stále ovlivňuje lokalizaci ekonomických aktivit, kdy se ekonomické subjekty lokalizují v místech dobře dopravně dostupných. Stejně tak se na tento faktor přihlíží v rámci výstavby průmyslových zón.

Minimalizace výrobních nákladů

Pod tento lokalizační faktor spadají náklady na pracovní sílu a její kvalifikace, které jsou v lokalizačních teoriích zmiňovány samostatně nebo v souvislosti s maximalizací zisku.

Ve Zlínském kraji obecně se nachází specializovaná pracovní síla především v oborech strojírenství, v ekonomických oborech nebo v oboru filmová produkce. Na Vsetínsku jsou to konkrétně obory chemik nebo zpracovatel plastů atd., na Zlínsku jsou to především obory technické, ekonomické nebo informační technologie, na Kroměřížsku pak obory dřevozpracující a nábytkářské a na Uherskohradištsku jsou to především obory strojírenské, konkrétně výroba zbraní a mikroelektroniky. Nabídka kvalifikované pracovní síly je velmi pestrá.

Cena pracovní síly se ve Zlínském kraji pohybuje kolem 20 000 Kč/měsíčně, což je o pět tisíc korun méně než celorepublikový průměr. Nejnižší průměrná měsíční mzda je na Kroměřížsku a nejvyšší pak na Zlínsku. I když tento faktor nelze u kroměřížské průmyslové zóny Letiště Holešov ještě verifikovat, Zlínský kraj, který je majitelem této průmyslové zóny, pevně věří v její rychlé obsazení velkými i menšími firmami. Když tento ukazatel aplikujeme např. na zlínskou průmyslovou zónu Zlín – východ, zjistíme, že i když jsou zde náklady na pracovní sílu nejvyšší v rámci Zlínského kraje, je již tato průmyslová zóna plně obsazena.

U tohoto lokalizačního faktoru je nutné zaměřit se na porovnání kvality a ceny. Tento lokalizační faktor je těžké verifikovat na základě metod regionální analýzy. Spíše se přihlíží k preferencím jednotlivých ekonomických aktivit.

Poloha odbytového trhu

Tento lokalizační faktor lze verifikovat především na umístění samotných průmyslových zón v území. Některé z nich se snaží přiblížit odbytovému trhu a některé jsou naopak budovány v odlehlejších oblastech od samotného centra daného území.

Jak je zřejmé z charakteristik jednotlivých průmyslových zón ve Zlínském kraji, plně obsazeny jsou hlavně ty, které jsou lokalizovány poblíž odbytového trhu. Konkrétně to jsou zlínská průmyslová zóna Zlín – východ, uherskohradištská průmyslová zóna Jaktáře nebo nivnická průmyslová zóna Kráčina. Vzdálenost od odbytového trhu je výrazným faktorem při lokalizačních rozhodování jednotlivých ekonomických aktivit.

Agglomerační výhody

Agglomerační výhody lze verifikovat na vybavenosti průmyslových zón technickou a dopravní infrastrukturou a jejich funkční náplně.

Z charakteristik jednotlivých průmyslových zón vyplývá, že jejich vybavenost technickou infrastrukturou je buďto kompletní nebo je zajištěna. Dopravní obslužnost je pak zabezpečena prostřednictvím místních komunikací, které mají přímou návaznost na hlavní silniční tahy. Funkční náplň je ve všech případech dodržena a tak mohou jednotlivé podniky mezi sebou naplňovat také subdodavatelské vztahy.

Úspory z rozsahu

Tímto lokalizačním faktorem se zabýval především francouzský ekonom Francois Perrouxe, který rozlišoval odvětví hospodářství na hnaná a hnací, kdy firmy v hnacím odvětví využívají inovace, čímž vysílají silné rozvojové impulsy firmám v hnaných odvětvích.

Tento lokalizační faktor lze podtrhnout existencí technologického inovačního centra, podnikatelského inovačního centra a podnikatelských inkubátorů. Tyto instituce se zaměřují na podporu podnikání v kraji. Další institucí je vědeckotechnický park, který je orientovaný na inovační podnikání, čímž se snaží zvyšovat konkurenceschopnost Zlínského kraje.

Velikost pozemku

Tento lokalizační faktor lze ověřit prostřednictvím metod regionální analýzy na základě velikosti jednotlivých průmyslových zón. Tento faktor je ve Zlínském kraji různý. Nachází se zde řada menších průmyslových zón s rozlohou kolem 10 – 20 ha, ale také větší průmyslové zóny s rozlohou kolem 25 – 50 ha a jedna strategická průmyslová zóna s rozlohou 360 ha, která se řadí k největším v celé České republice.

Paradoxem je, že větší průmyslové zóny na Vsetínsku nejsou stále plně obsazeny. Zde se promítá důležitější lokalizační faktor, kterým jsou již zmiňované dopravní náklady.

Množství a kvalita informací

Tento lokalizační faktor je v současné době relativní. Přístup k informacím je téměř neomezený jak v prostoru, tak v čase. Závisí tedy na úsilí jednotlivých ekonomických subjektů kolik a jaké informace získá.

4 EMPIRICKÉ ŠETŘENÍ PRŮMYSLOVÝCH ZÓN VE ZLÍNSKÉM KRAJI

Pro empirické šetření byla zvolena metoda dotazníkového šetření. Dotazníkové šetření bylo provedeno na vzorku podnikatelských subjektů, které jsou umístěny ve vybraných průmyslových zónách Zlínského kraje. Osloveno bylo celkem 64 malých i velkých firem různého zaměření. Úspěšnost vyplnění dotazníků byla 15,6%.

Dotazník se skládá ze 7 otázek, z toho prvních 5 slouží pro definici podnikatelského subjektu. Zda se jedná o mikropodnik nebo malou, střední či velkou firmu, jestli podniká ve formě fyzické nebo právnické osoby, zda se jedná o českou firmu nebo o podnik se zahraniční účastí, zda je firma dceřinou společností a v jaké oblasti firma působí. Poslední dvě otázky jsou zaměřeny na hlavní motivy lokalizačního rozhodování firmy a na hodnocení důležitosti jednotlivých lokalizačních faktorů v dané lokalitě, pro které byla určena hodnotící škála 1 – 5, přičemž hodnota 5 označuje nejdůležitější lokalizační faktor.

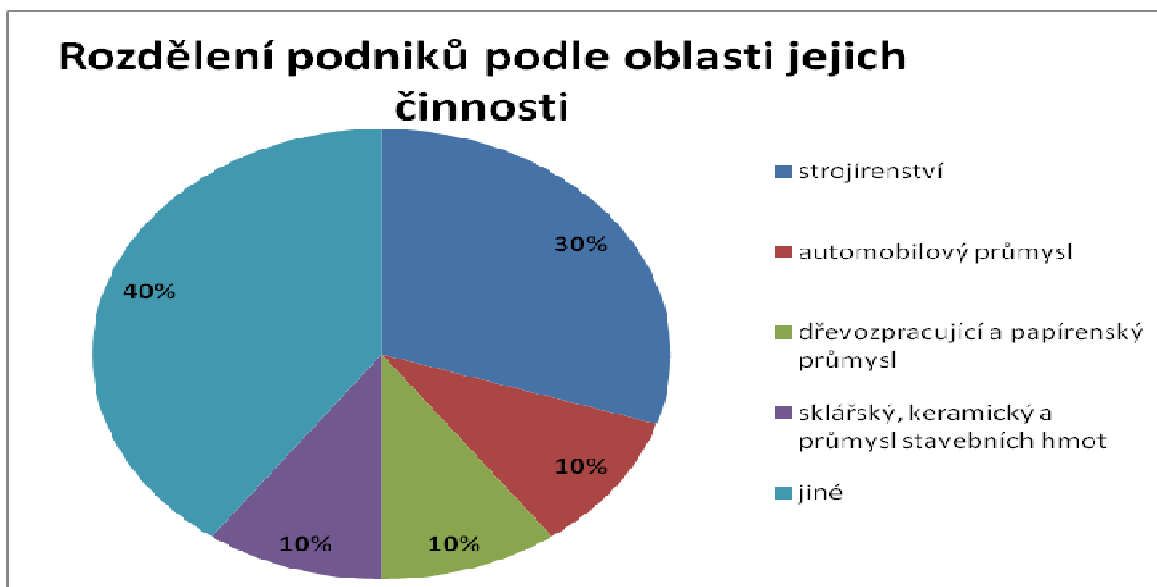
Při vyhodnocování jednotlivých otázek byl výchozím počet vyplněných dotazníků, sto procenty se rozumí 10 dotazníků. Z toho 3 dotazníky byly vyplněny firmami ze Vsetínska, 2 dotazníky ze Zlínska, 1 dotazník z Kroměřížska a 4 dotazníky z Uherskohradištska.

V odpovědích na první otázku, do jaké velikostní kategorie se firma řadí, odpovědělo 90% firem, že se jedná o malou firmu s počtem 10 – 99 zaměstnanců a 10% firem, že se jedná o mikropodnik s počtem 1 – 9 zaměstnanců. Velikostní kategorie byly vymezeny podle zákona č. 47/2002 Sb. o podpoře malého a středního podnikání.

Ve druhé otázce odpovědělo 100% firem, že se jedná o společnost, která podniká ve formě právnické osoby.

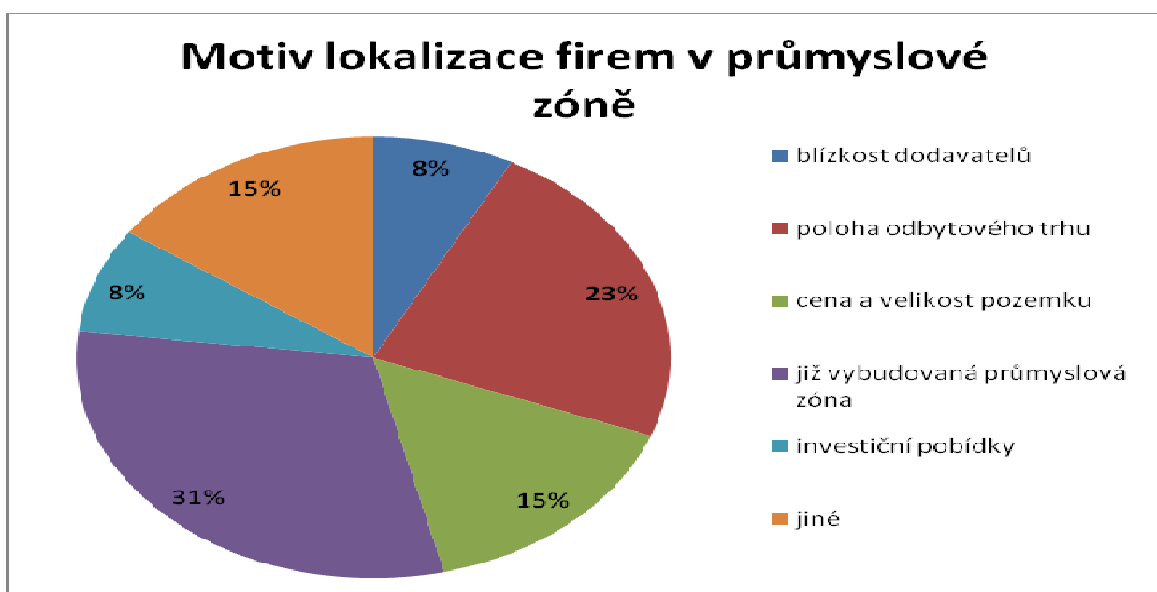
Třetí otázka byla zaměřena na určení původu podniku. Zda se jedná o ryze českou firmu nebo o firmu se zahraniční účastí. Výsledkem je, že celých 70% firem je ryze českých a jen 30% je firem se zahraniční účastí. Z toho plyne, že v průmyslových zónách Zlínského kraje se lokalizují spíše domácí firmy a živnostníci z okolí, což je patrné také z 3. části této diplomové práce.

Na otázku zda se jedná o dceřinou společnost, odpovědělo 70% firem ne a 30% firem ano. Z toho můžeme určit, že do průmyslových zón se lokalizuje spíše přímo zázemí firem v podobě výrobních závodů.



Obrázek 10 Rozdělení podniků v průmyslových zónách Zlínského kraje podle oblasti jejich činnosti; zdroj: vlastní zpracování

Nejpočetnější oblastí činnosti je kategorie jiné, která reprezentuje oblasti stavebnictví, plastikařský průmysl a služby. Z důvodů velké různorodosti není tato kategorie považována ve vyhodnocení za kategorii s největším podílem. Z grafu tedy vyplývá, že největší podíl firem lokalizovaných v průmyslových zónách Zlínského kraje podniká v oblasti strojírenství a druhou nejpočetnější skupinou jsou firmy podnikající v oblasti stavebnictví. Obě tyto oblasti mají v regionu dlouho tradici.



Obrázek 11 Motiv lokalizace firem v průmyslových zónách Zlínského kraje; zdroj: vlastní zpracování

Nejčastějším motivem lokalizace firem je existence již vybudované průmyslové zóny, kdy celých 31% podniků vyjádřilo své sympatie k tomuto motivu. Druhým nejčastějším je poloha odbytového trhu, pro který se vyjádřilo 23% firem. Dalšími preferovanými motivy při lokalizačních rozhodování firem byly cena a velikost pozemku, blízkost dodavatelů, investiční pobídky a také kategorie jiné, kde se nejčastěji objevovala odpověď místo bydliště.

Z výsledků je zřejmé, že významným lokalizačním faktorem zůstávají poloha odbytového trhu a s tím také související dopravní náklady, které i celá řada ekonomů považovala za stěžejní bod v lokalizačním rozhodování firem. Dále jsou to aglomerační výhody, plynoucí z blízkosti dodavatelů, ale také z existence připravených průmyslových zón, které jsou vždy specializovány na určitá odvětví průmyslu. Díky tomu je možná existence subdodavatelských vztahů.

Poslední otázka byla zaměřena na hodnocení důležitosti lokalizačních faktorů ve zvolených lokalitách. Hodnotící škála byla stanovena na 1 – 5, přičemž hodnota 5 značí nejdůležitější faktor v dané lokalitě. Na základě výsledků jsem seřadila jednotlivé lokalizační faktory podle jejich důležitosti z pohledu ekonomických subjektů.

Tabulka 19 Výsledky hodnocení kvality lokalizačních faktorů

Pořadí	Lokalizační faktor	Průměrná známka
1.	Poloha odbytového trhu	4,0
2.	Dodavatelské vztahy	3,96
3.	Kvalita dopravní infrastruktury	3,79
4.	Kvalita pracovní síly	3,69
5.	Cena pracovní síly	3,63
6.	Velikost pozemku (prostor k podnikání)	3,48
7.	Kooperace s institucemi veřejného sektoru	3,25
8.	Cena pozemku (prostor k podnikání)	3,2
9.	Kvalita sociální infrastruktury (školská a vzdělávací zařízení)	3,0

zdroj: vlastní zpracování na základě dotazníkového šetření

Nejlepšího hodnocení dosáhl faktor „poloha odbytového trhu“, který jako nejdůležitější hodnotily firmy na Kroměřížsku a Uherskohradištsku. Naopak jako nejméně důležitý hodnotily tento faktor firmy na Vsetínsku. Nejlépe tento faktor hodnotily firmy, které polohu odbytového trhu označili jako hlavní motiv jejich lokalizace v regionu. Dále to byly firmy, jejichž hlavním motivem lokalizace v daném regionu byla již vybudovaná průmyslová zóna a také firma, jejíž hlavním motivem lokalizace byly investiční pobídky.

Dalším lokalizačním faktorem byly „dodavatelské vztahy“, který nejlépe hodnotily firmy na Kroměřížsku a Zlínsku. Naopak nejhorší ohodnocení dosáhl opět na Vsetínsku. Tento faktor nejlépe hodnotily firmy, jejichž hlavním motivem lokalizace byla již vybudovaná průmyslová zóna, dále firmy, které nejvíce motivovaly investiční pobídky a v neposlední řadě také firmy, které hlavní motivaci spatřují v blízkosti dodavatelů.

Kvalitu dopravní infrastruktury hodnotily nejlépe firmy na Kroměřížsku a na Zlínsku. Což je pochopitelné vzhledem k tomu, že Kroměřížský okres jako jedený disponuje dálničním napojením. Nejhuře tento faktor hodnotily firmy na Uherskohradištsku. Nejlépe tento lokalizační faktor hodnotily firmy, jejichž hlavním motivem lokalizace byla již vybudovaná průmyslová zóna a investiční pobídky.

Kvalita pracovní síly dosáhla jednoznačně nejlepšího hodnocení na Zlínsku. Stejně tak kvalita sociální infrastruktury byla nejlépe ohodnocena firmami na Zlínsku. Tento výsledek není příliš překvapující, protože se zde nachází zázemí Univerzity Tomáše Bati a celá řada středních a vyšších odborných škol s nejrůznějším zaměřením. Tento lokalizační faktor hodnotily nejlépe firmy, jejichž oblastí činnosti je automobilový průmysl, strojírenství, stavebnictví, dřevozpracující a papírenský průmysl a plastikářský průmysl. Jde tedy o obory, které mají v Zlínském kraji letitou tradici.

Cena pracovní síly je nejlépe hodnocena na Zlínsku a Kroměřížsku. I když se cena pracovní síly na Zlínsku pohybuje ve srovnání s ostatními okresy Zlínského kraje nejvýše, je její cena přímo úměrná její kvalitě, což je patrné z předchozího hodnocení lokalizačního faktoru „kvalita pracovní síly“.

Velikost pozemku nejlépe hodnotily firmy, jejichž hlavním motivem lokalizace byla již vybudovaná průmyslová zóna a zároveň firmy, které podnikají v oblasti stavebnictví, strojírenství a automobilového průmyslu. Nejlépe tento faktor hodnotily firmy na Zlínsku a Uherskohradištsku.

Lokalizační faktor „kooperace s institucemi veřejného sektoru“ byl hodnocen velmi podobnými známkami stejně jako faktor „cena pozemku“. Kooperaci s institucemi veřejného sektoru hodnotily nejlépe firmy na Zlínsku a Uherskohradištsku. To je pochopitelné vzhledem k tomu, že v krajském městě sídlí veškeré instituce zabývající se podporou podnikání včetně Technologického inovačního centra. Cena pozemku se jako nejlepší jeví na Vsetínsku, které disponuje největší rozlohou v porovnání s ostatními okresy Zlínského kraje.

Na závěr lze říci, že v celkovém hodnocení vyšla jako nejlepší lokalita pro umístění ekonomických aktivit oblast Zlínska, kde byla řada lokalizačních faktorů ohodnocena nejvyšší známkou. Konkrétně to byly lokalizační faktory: dodavatelské vztahy, kvalita dopravní a sociální infrastruktury, kvalita a cena pracovní síly, velikost pozemku a kooperace s institucemi veřejného sektoru. Druhou nejlepší lokalitou se jeví oblast Kroměřížska, která byla dobře hodnocena v poloze odbytového trhu, dodavatelských vztahů, kvalitě dopravní infrastruktury a ceně pracovní síly. Třetí nejlepší lokalitou je Uherskohradištsko, kde firmy nejlépe hodnotily polohu odbytového trhu, velikost pozemku a kooperaci s institucemi veřejného sektoru. Jako nejméně vhodnou lokalitou se pak jeví Vsetínsko, kde firmy hodnotily nejlépe pouze cenu pozemku. Výsledky tohoto hodnocení jsou však relativní, vzhledem k nevyváženému počtu odpovědí z jednotlivých okresů Zlínského kraje, které zde byly srovnány.

4.1 Verifikace lokalizačních faktorů za využití nástrojů empirického šetření

V teoretické části byly vymezeny jako hlavní lokalizační faktory ekonomických aktivit minimální dopravní náklady, minimální výrobní náklady, poloha odbytového trhu, aglomerační výhody, úspory z rozsahu, velikost pozemku, množství a kvalita informací a s tím vším související maximalizace zisku. Na základě vyhodnocení dotazníků je možné verifikovat tyto lokalizační faktory z preferencí a hlavních motivů jednotlivých firem.

Poloha odbytového trhu

Na základě dotazníkového šetření bylo zjištěno, že tento lokalizační faktor je pro ekonomické subjekty umístěnými ve vybraných průmyslových zónách Zlínského kraje nejdůležitější a jeho průměrná známka je 4,0. Tento lokalizační faktor je provázaný s dopravními náklady, které jsou přímo úměrné vzdálenosti odbytového trhu.

Aglomerační výhody

Lokalizační faktor „aglomerační výhody“ lze z dotazníkového šetření verifikovat prostřednictvím preferencí dodavatelských vztahů jednotlivými firmami. Dodavatelské vztahy jsou podle ekonomických subjektů lokalizovaných ve vybraných průmyslových zónách Zlínského kraje druhým nejdůležitějším lokalizačním faktorem. Byly ohodnoceny průměrnou známkou 3,96.

Minimalizace dopravních nákladů

Minimální dopravní náklady jsou podle mnoha autorů lokalizačních teorií stěžejním lokalizačním faktorem ekonomických aktivit. Z dotazníkového šetření je toto možné verifikovat na základě preferencí lokalizačního faktoru „kvalita dopravní infrastruktury“. Tento lokalizační faktor byl oslovenými firmami hodnocen průměrnou známkou 3,79. V pořadí to byl podle ekonomických subjektů lokalizovaných ve vybraných průmyslových zónách Zlínského kraje třetí nejdůležitější lokalizační faktor.

Minimalizace výrobních nákladů

Tento lokalizační faktor lze verifikovat na základě preferencí ceny a kvality pracovní síly v regionu. Tento lokalizační faktor byl z hlediska preferencí ohodnocen firmami umístěnými ve vybraných průmyslových zónách Zlínského kraje průměrnou známkou 3,66. V hodnocení se tak umístily tyto lokalizační faktory na 4. a 5. místě. Zůstávají tedy poměrně důležitým lokalizačním faktorem.

Velikost pozemku

Tento lokalizační faktor považoval za důležitý především americký ekonom William Alonso, který uvádí, že poptávající zajímá hlavně velikost pozemku a náklady na dopravu. Firmami umístěnými ve vybraných průmyslových zónách Zlínského kraje byl ohodnocen průměrnou známkou 3,48 a cenu pozemku ohodnotili jako druhý nejméně důležitý lokalizační faktor.

Úspory z rozsahu a množství a kvalita informací

Tyto lokalizační faktory byly verifikovány na základě preferencí kvality sociální infrastruktury v daném regionu a kooperace s institucemi veřejného sektoru. Kvalitní sociální infrastrukturu hodnotily firmy lokalizované ve vybraných průmyslových zónách Zlínského kraje jako nejméně důležitou, ale je nutné říci, že i tak získal tento faktor průměrnou známku 3,0

z hodnotící škály (1 – 5). Kooperaci s institucemi veřejného sektoru pak tyto firmy hodnotily v průměru známkou 3,25.

Na závěr lze konstatovat, že lokalizační faktor „minimální dopravní náklady“, který uvádí téměř všichni autoři lokalizačních teorií, vidí firmy jako nejdůležitější i v současné době. S tím souvisí také nejpreferovanější lokalizační faktor „poloha odbytového trhu“, který je přímo úměrný dopravním nákladům. Druhým nejčastěji zmiňovaným lokalizačním faktorem je podle ekonomů „minimalizace výrobních nákladů“. Tento lokalizační faktor naopak firmy řadí až za aglomerační výhody, kdy dodavatelské vztahy jsou druhým nejpreferovanějším faktorem.

ZÁVĚR

Od 19. století vznikala řada lokalizačních teorií, které se zaměřovaly na nalezení faktorů ovlivňujících umístění ekonomických aktivit v prostoru. Později bylo jejich cílem vysvětlit prostorové rozmístění celé ekonomiky. Hlavními lokalizačními faktory jsou již od 19. století minimalizace nákladů a maximalizace zisku. První lokalizační teorie se zaměřovaly na určitá odvětví národního hospodářství, na odvětví zemědělství a později průmyslu. Později se začali ekonomové zaměřovat na všeobecné teorie lokalizace za využití různých nástrojů modelování, vícekriteriálního přístupu atd.

Výsledkem teoretické části je přehled jednotlivých lokalizačních teorií seřazených podle časového sledu a vymezení lokalizačních faktorů, které jednotliví autoři vnímali jako stěžejní. Jsou to především minimální dopravní náklady, minimální výrobní náklady, poloha odbytového trhu, aglomerační výhody, úspory z rozsahu nebo množství a kvalita informací a s tím vším související maximalizace zisku.

Praktická část je věnována socioekonomické analýze Zlínského kraje a jeho okresů, kde jsou hodnoceny především ukazatele zaměstnanosti, nezaměstnanosti, organizační struktury a dopravní obslužnosti.

V další části práce jsou vymezeny a charakterizovány průmyslové lokality ve Zlínském kraji. Rozmístění průmyslových zón ve Zlínském kraji je nepravidelné. Vznikají zde malé i větší průmyslové zóny. Mezi nejvýznamnější patří vedle průmyslové zóny v Holešově, také průmyslová zóna Zlín – východ, Bobrky ve Vsetíně, Špílov ve Starém Městě nebo Jaktáře v Uherském Hradišti. Na závěr této kapitoly byla provedena verifikace lokalizačních faktorů za využití nástrojů regionální analýzy. Výsledkem je, že lokalizační faktor jako jsou minimální dopravní náklady, poloha odbytového trhu, aglomerační výhody a úspory z rozsahu ovlivňují umístění ekonomických subjektů v prostoru, zatímco lokalizační faktory jako jsou minimální výrobní náklady nebo množství a kvalita informací závisí spíše na preferencích jednotlivých ekonomických subjektů. Lokalizační faktor velikost pozemku se pak jeví jako nejméně významný.

V poslední části práce bylo provedeno empirické šetření v podobě dotazníků. Zvolené otázky se týkaly jak obecných údajů o jednotlivých firmách lokalizovaných v průmyslových zónách Zlínského kraje, tak konkrétních motivů a kvality v oblasti lokalizačních faktorů, které byly zvoleny na základě teoretické části této práce. Z dotazníkového šetření vy-

šlo, že nejčastějším motivem lokalizace firem do Zlínského kraje byla již vybudovaná průmyslová zóna a dále pak např. poloha odbytového trhu. Jako nejdůležitější pak firmy hodnotí lokalizační faktor „poloha odbytového trhu“. Z dotazníků také vyšel závěr, že nejatraktivnější lokalitou pro umístění ekonomických aktivit je Zlínský okres, který v hodnocení kvality uspěl jako nejlepší v mnoha lokalizačních faktorech. Na závěr byla provedena verifikace lokalizačních faktorů za využití nástrojů empirického šetření, kde výsledkem bylo, že nejdůležitějším lokalizačním faktorem jsou, podle preferencí ekonomických subjektů umístěných ve vybraných průmyslových zónách Zlínského kraj, minimální dopravní náklady a s tím související lokalizační faktor poloha odbytového trhu, který je přímo úměrný dopravním nákladům. Druhým nejdůležitějším pak vyšel lokalizační faktor aglomerační výhody. Naopak nejméně důležitým je pak podle preferencí oslovených firem lokalizační faktor úspory z rozsahu a množství a kvalita informací.

Ze srovnání obou verifikací je patrné, že lokalizační faktor „minimální dopravní náklady“ hrají i po téměř dvou stoletích stále důležitou roli. První ekonom, který tento lokalizační faktor považoval za stěžejní, byl J. H. von Thünen ve 30. letech 19. století. Využitím nástrojů regionální analýzy byl tento lokalizační faktor verifikován na obsazenosti průmyslových zón umístěných v blízkosti hlavních tahů a odbytového trhu. Tyto jsou již plně obsazeny, nebo se s jejím obsazením počítá v blízké budoucnosti. Využitím nástrojů empirického šetření bylo zjištěno, že tento lokalizační faktor je úzce provázán s lokalizačním faktorem „poloha odbytového trhu“ a tvoří podle preferencí ekonomických subjektů lokalizovaných ve vybraných průmyslových zónách Zlínského kraje nejdůležitější lokalizační faktory. Naproti tomu lokalizační faktor „množství a kvalita informací“ byl verifikací na základě využití nástrojů regionální analýzy hodnocen jako relativní a závislý na preferencích jednotlivých ekonomických subjektů. Z verifikace na základě využití nástrojů empirického šetření bylo zjištěno, že oslovené firmy tento lokalizační faktor vnímají jako nejméně důležitý.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Monografie:

- [1] BLAŽEK, J. *Teorie regionálního rozvoje*. 1. vyd. Praha: Univerzita Karlova, 2002. s. 211. ISBN 80-246-0384-5.
- [2] MAIER, K., ČTYROKÝ, J. *Ekonomika územního rozvoje*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2000. s. 142. ISBN 80-7169-644-7.
- [3] STARZYCZNÁ, H. *Prostorová ekonomika*. Opava: Slezská univerzita, 2007. s. 197. ISBN 978-80-7248-439-3.
- [4] WOKOUN, R. a kol. *Regionální rozvoj: východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování*. Praha, 2008. s. 475. ISBN 978-80-7201-699-0.
- [5] WOKOUN, R. a kol. *Úvod do regionálních věd a veřejné správy*. 4. vyd. Plzeň, 2004. s. 447. ISBN 80-86473-80-5.

Internetové zdroje:

- [6] BusinessInfo.cz – Oficiální portál pro podnikání a export. *Nejmladší strategická průmyslová zóna je po pěti letech příprav dokončena* [online]. [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: <http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/zlinsky-kraj/ci-strategicka-prumyslova-zona-holesov/1000935/55455/>
- [7] CTP.eu. [online]. [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: <http://www.ctpinvest.cz/#/home>
- [8] CzechInvest. *Průmyslové zóny* [online]. [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: <http://www.czechinvest.org/pz>
- [9] CzechInvest. *Výroční zpráva 2008* [online]. [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: <http://www.czechinvest.org/data/files/zlom-vyrocka-czechinvest2008-final-web-1695.pdf>
- [10] CzechInvest. *CzechInvest vítá dalšího investora v Holešově* [online]. [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: <http://www.czechinvest.org/czechinvest-vita-dalsiho-investora-v-holesove>

- [11] Český statistický úřad. *Zlín* [online]. [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: <http://www.czso.cz/xz/edicniplan.nsf/tab/80003CB288>
- [12] Český statistický úřad Zlínský kraj. *Charakteristika* [online]. [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: <http://www.czso.cz/xz/redakce.nsf/i/charakteristika1>
- [13] Český statistický úřad Zlínský kraj. *Časové řady do okresů* [online]. [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: http://www2.czso.cz/xz/redakce.nsf/i/casove_rady_do_okresu
- [14] Český statistický úřad. *Okresy České republiky v roce, obsah* [online]. [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: <http://www.czso.cz/csu/2009edicniplan.nsf/p/1303-09>
- [15] Damborský, M., Říhová, G. (2009): *Využití ekonomicko-matematických metod pro výuku regionálního rozvoje* [online]. [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: <http://www.lokalizace.vse.cz/>
- [16] Deník veřejné správy. *Program Phare sehrál významnou úlohu pro současné období* [online]. [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: <http://denik.obce.cz/go/clanek.asp?id=6261876>
- [17] Dobrý den s kurýrem. *Hradiště získalo výhodný úvěr z Evropské unie* [online]. [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: <http://ddk.prodavacka.cz/index.asp?AKCE=DETAIL&CISLO=47&ROK=2000&KT1=0&KT2=0&ID=2741>
- [18] Dobrý den s kurýrem. *Letní slavnost u Schlote Automotive Czech* [online]. [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: <http://ddk.prodavacka.cz/index.asp?AKCE=DETAIL&CISLO=33&ROK=2008&KT1=4&KT2=12&ID=70563>
- [19] Dobrý den s kurýrem. *Staré Město je zklamané, AVX k nim nechce, ale u sousedů se rozšiřuje* [online]. [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: <http://ddk.prodavacka.cz/U-TISK.ASP?ID=18263>
- [20] Ekolist.cz – deník o životním prostředí. *Město Zlín zahájilo budování průmyslové zóny* [online]. [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: http://www.ekolist.cz/zprava.shtml?all_ids=1&x=34587

- [21] Evropská unie – portál o EU. *Vsetín získal dotaci na výstavbu průmyslové zóny* [online]. [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: <http://www.euractiv.cz/print-version/clanek/vsetn-zskal-finann-dotaci-na-vstavbu-prmyslov-zny>
- [22] Informační server statutárního města Zlín. *Průmyslová zóna Zlín – východ je akreditovaná* [online]. [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: <http://www.zlin.eu/article/14546.prumyslova-zona-zlin-vychod-je-akreditovana/>
- [23] Informační server statutárního města Zlín. *Investiční příležitosti* [online]. [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: <http://www.zlin.eu/page/248.investicni-prilezitosti/>
- [24] Informační server Zlín.cz. *Průmyslová zóna ve Vsetíně bude větší* [online]. [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: <http://zlin.cz/article.php?ID=107045&print=1>
- [25] Informační server Zlín.cz. *Uherskohradištská průmyslová zóna Jaktáře je plná* [online]. [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: <http://zlin.cz/article.php?ID=199453&print=1>
- [26] Informační server Zlín.cz. *Forschner bude mít v Uherském Hradišti novou halu* [online]. [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: <http://zlin.cz/article.php?ID=431059>
- [27] Informační systém Masarykovy univerzity. *Dějiny ekonomického myšlení* [online]. [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: <http://is.muni.cz/elportal/estud/esf/js08/dejiny/web/ch11s02.html>
- [28] Informační systém Masarykovy univerzity. *Dějiny ekonomického myšlení* [online]. [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: <http://is.muni.cz/elportal/estud/esf/js08/dejiny/web/ch08s02.html>
- [29] IAESTE ČR. *AVX Czech republic* [online]. [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: http://www.ikariera.cz/katalog2007/_cz/katalog/avx/index.html
- [30] Město Kroměříž. *Současnost* [online]. [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: <http://www.mesto-kromeriz.cz/stranka.asp?kod=9&modul=navstevnik&map=22>
- [31] Město Uherské Hradiště. *Průmyslová zóna Jaktáře v Hradišti je takřka plná* [online]. [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: <http://www.mesto->

uh.cz/cms/obecne/psalo_se/clanky_2007/unor_2007/3_2007_02_26/jaktare_prum
_zona

- [32] Město Valašské Meziříčí. *Průmyslová zóna má být na prodej* [online]. [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: <http://www.valasskemezirici.cz/doc/13631/>
- [33] Město Valašské Meziříčí. *Krize vyhnala investory ze zóny* [online]. [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: <http://www.valasskemezirici.cz/doc/28030/>
- [34] Město Valašské Meziříčí. *Bude v zóně sluneční elektrárna?* [online]. [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: <http://www.valasskemezirici.cz/doc/29746/>
- [35] Město Valašské Meziříčí. *Průmysl a zaměstnanost, rozvoj služeb* [online]. [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: www.muvalmez.cz/doc/22854/element/106163/download
- [36] Město Vsetín. *Průmyslová zóna Vsetín – Bobrky* [online]. [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: http://www.mestovsetin.cz/vismo/dokumenty2.asp?id_org=18676&id=24952&p1=6528
- [37] Město Vsetín. *Investiční příležitosti* [online]. [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: http://www.mestovsetin.cz/vismo/dokumenty2.asp?id_org=18676&id=476922&p1=6528
- [38] Nivnice. *Průmyslová zóna Kráčina – Nivnice* [online]. [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: http://www.nivnice.cz/index.php?action=2&act=100&mnu=0&item=10&filename=m_iakce/kracina.inc
- [39] Nivnice. *Nivnice připravuje výstavbu druhé průmyslové zóny* [online]. [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: <http://74.125.77.132/search?q=cache:gjOILa8uF9EJ:www.sreality.cz/reality/nivnice-pripravuje-vystavbu-druhe-prumyslove-zony-a1158+pr%C5%AFmyslov%C3%A1+z%C3%B3na+nivnice&cd=3&hl=cs&ct=clnk&gl=cz&client=firefox-a>

- [40] Nivnice. *Investiční záměr* [online]. [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: <http://www.nivnice.cz/doc/prumyslova-zona-kluka-3.pdf>
- [41] Okno do kraje. *Strategická průmyslová zóna Holešov* [online]. [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: <http://www.oknodokraje.cz/article/2459.strategicka-prumyslova-zona-holesov/>
- [42] Okno do kraje. *Hradištská zóna Jaktáře je takřka plná, zbývá jeden pozemek* [online]. [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: <http://zkraje.cz/view.php?cislocclanku=2007100203&okres=2>
- [43] Průmyslová zóna Holešov. [online]. [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: <http://www.zonaholesov.cz/about.php?lang=cs>
- [44] Průmyslová zóna Holešov. *Situační zpráva – výstavba infrastruktury v červenci 2009* [online]. [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: <http://www.zonaholesov.cz/aktuality.php?lang=cs&clanek=91&kategorie=21&page=3>
- [45] Průmyslová zóna Holešov. *Výstavba vnější infrastruktury Strategické průmyslové zóny* [online]. [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: <http://www.zonaholesov.cz/aktuality.php?lang=cs&clanek=116&kategorie=21&page=1>
- [46] Průmyslová zóna Holešov. *Pokart spol. s r. o.* [online]. [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: <http://www.zonaholesov.cz/clanky.php?kategorie=43>
- [47] Průmyslové zóny – přehledné a aktuální informace. *Průmyslové zóny* [online]. [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: <http://www.prumyslove-zony.cz/blog/prumyslove-zony-53>
- [48] Regionální informační servis. *Průmyslové zóny – Zlínský kraj* [online]. [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: http://www.risy.cz/prumyslove_zony_zlinsky_kraj
- [49] Společnost pro komunitní práci Vsetín. *Přístup radnice k řešení zaměstnanosti* [online]. [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: http://spkp.dnh.cz/documents/Reseni_zamestnanosti.pdf

- [50] Stavební fórum: vše o developmentu, investicích, designu a architektuře. *Investiční příležitosti ve Zlínském kraji* [online]. [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: http://www.stavebni-forum.cz/diskuse2008/prezentace/filip_0612.pdf
- [51] Technologické inovační centrum. *O projektu* [online]. [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: http://www.ticzlin.cz/pic_o_projektu.php
- [52] Tlumačov. *OZV obce Tlumačov č. 1/2005* [online]. [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: http://www.tlumacov.cz/ou/vyhlaska_1_2005.php
- [53] Zlínský kraj. *Zlínský kraj* [online]. [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: <http://www.kr-zlinsky.cz/docDetail.aspx?nid=3581&docid=27939&doctype=ART&did=3658>
- [54] Zlínský kraj. *Do Strategické průmyslové zóny Holešov vstupuje další investor* [online]. [cit. 2010-04-19]. Dostupný z WWW: <http://www.kr-zlinsky.cz/docDetail.aspx?docid=135205&nid=10224&doctype=I02>

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

a.s.	Akciová společnost
apod.	A podobně
atd.	A tak dále
cca	Asi
č.	Číslo
ČR	Česká republika
D1	Dálnice číslo 1
ha	Hektar
Kč	Korun českých
km	Kilometr
km ²	Kilometr čtvereční
kom. spol.	Komanditní společnost
m	Metr
MHD	Městská hromadná doprava
mil.	Milion
mld.	Miliarda
např.	Například
OKEČ	Odvětвовá klasifikace ekonomických činností
R35	Rychlostní komunikace číslo 35
R49	Rychlostní komunikace číslo 49
R55	Rychlostní komunikace číslo 55
spol. s r. o.	Společnost s ručením omezeným
Sb.	Sbírka
tzv.	Tak zvaně

VN	Vysoké napětí
%	Procento
‰	Promile (tisícina procenta)
I/35	Silnice první třídy číslo 35
I/49	Silnice první třídy číslo 49
I/50	Silnice první třídy číslo 50
I/55	Silnice první třídy číslo 55
I/57	Silnice první třídy číslo 57
II/428	Silnice druhé třídy číslo 428
II/490	Silnice druhé třídy číslo 490
II/497	Silnice druhé třídy číslo 497
III/438 26	Silnice třetí třídy číslo 438 26

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Mapa okresu Vsetín.....	36
Obrázek 2 Ekonomické subjekty podle převažující činnosti OKEČ	37
Obrázek 3 Mapa okresu Zlín.....	39
Obrázek 4 Ekonomické subjekty podle převažující činnosti OKEČ	40
Obrázek 5 Mapa okresu Kroměříž.....	41
Obrázek 6 Ekonomické subjekty podle převažující činnosti OKEČ	42
Obrázek 7 Mapa okresu Uh.Hradiště.....	44
Obrázek 8 Ekonomické subjekty podle převažující činnosti OKEČ	45
Obrázek 9 Mapa průmyslových zón ČR	48
Obrázek 10 Rozdělení podniků v průmyslových zónách Zlínského kraje podle oblasti jejich činnosti	74
Obrázek 11 Motiv lokalizace firem v průmyslových zónách Zlínského kraje	74
Obrázek 12 Dopravní síť ve Zlínském kraji	93
Obrázek 13 Dopravní síť v okrese Vsetín.....	94
Obrázek 14 Dopravní síť v okrese Zlín	95
Obrázek 15 Dopravní síť v okrese Kroměříž.....	96
Obrázek 16 Dopravní síť v okrese Uherské Hradiště	97
Obrázek 17 Vnitřní infrastruktura PZ Holešov	98

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Lokalizační faktory	25
Tabulka 2 Vývoj počtu obyvatel ve Zlínském kraji.....	28
Tabulka 3 Rozdělení ekonomických subjektů ve Zlínském kraji.....	29
Tabulka 4 Rozdělení ekonomických subjektů ve Zlínském kraji podle činnosti.....	30
Tabulka 5 Zaměstnanost ve Zlínském kraji	31
Tabulka 6 Mzdy a náklady práce ve Zlínském kraji	32
Tabulka 7 Nezaměstnanost ve Zlínském kraji	33
Tabulka 8 Dopravní infrastruktura ve Zlínském kraji	34
Tabulka 9 Vzdálenost a typ letiště v okolí Zlína	35
Tabulka 10 Organizační struktura okresu Vsetín.....	36
Tabulka 11 Nezaměstnanost v okrese Vsetín	37
Tabulka 12 Organizační struktura okresu Zlín	39
Tabulka 13 Nezaměstnanost v okrese Zlín	40
Tabulka 14 Organizační struktura okresu Kroměříž.....	42
Tabulka 15 Nezaměstnanost v okrese Zlín	43
Tabulka 16 Organizační struktura okresu Kroměříž.....	45
Tabulka 17 Nezaměstnanost v okrese Zlín	46
Tabulka 18 Počet průmyslových zón dle krajů ČR.....	49
Tabulka 19 Výsledky hodnocení kvality lokalizačních faktorů	75

SEZNAM PŘÍLOH

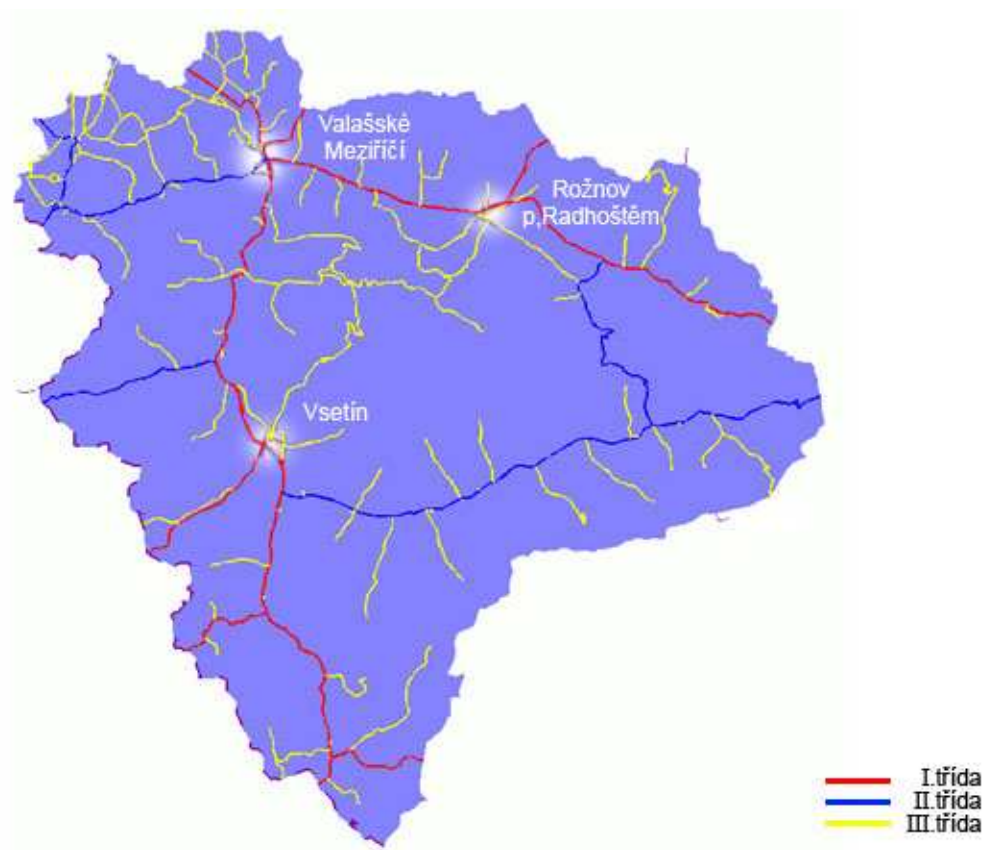
- PI: MAPA DOPRAVNÍ SÍTĚ VE ZLÍNSKÉM KRAJI
- PII: MAPA DOPRAVNÍ SÍTĚ V OKRESE VSETÍN
- PIII: MAPA DOPRAVNÍ SÍTĚ V OKRESE ZLÍN
- PIV: MAPA DOPRAVNÍ SÍTĚ V OKRESE KROMĚŘÍŽ
- PV: MAPA DOPRAVNÍ SÍTĚ V OKRESE UHERSKÉ HRADIŠTĚ
- PVI: VNITŘNÍ INFRASTRUKTURA PRŮMYSLOVÉ ZÓNY LETIŠTĚ HOLEŠOV

PŘÍLOHA P I: MAPA DOPRAVNÍ SÍTĚ VE ZLÍNSKÉM KRAJI



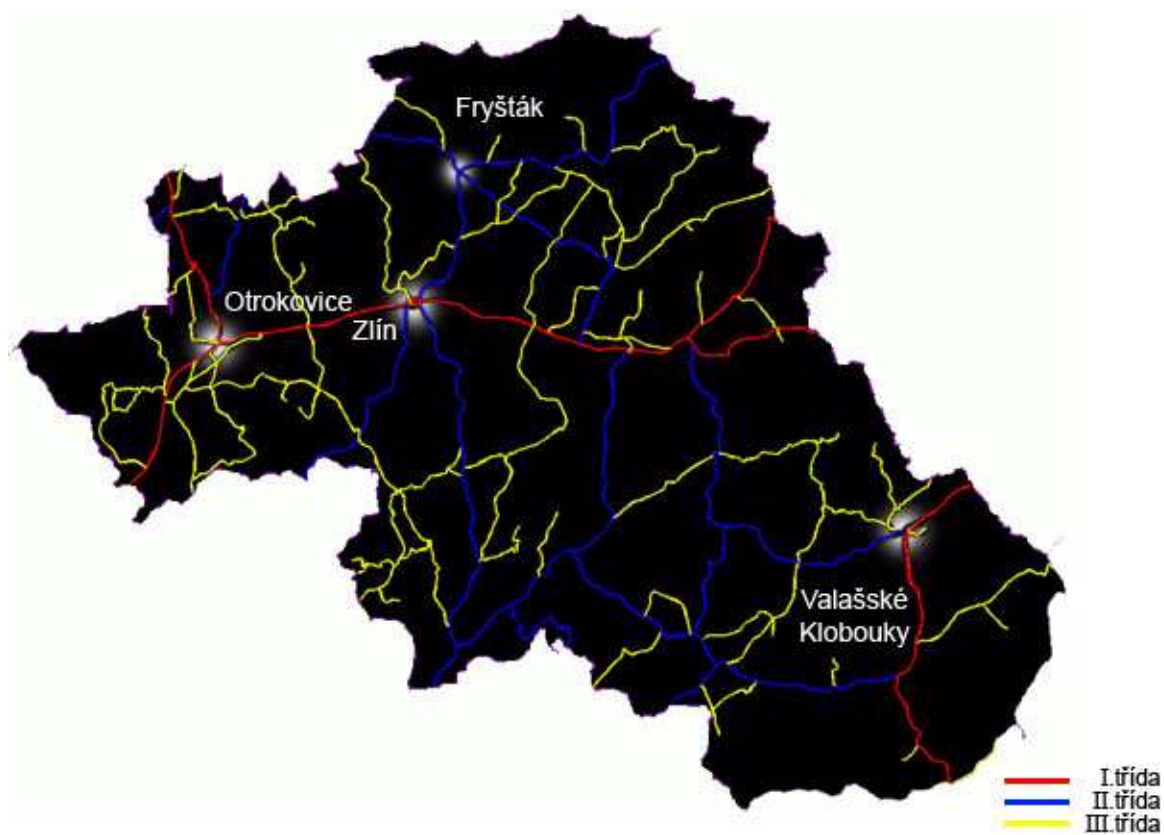
Obrázek 12 Dopravní síť ve Zlínském kraji; zdroj: Český statistický úřad

PŘÍLOHA PII: MAPA DOPRAVNÍ SÍTĚ V OKRESE VSETÍN



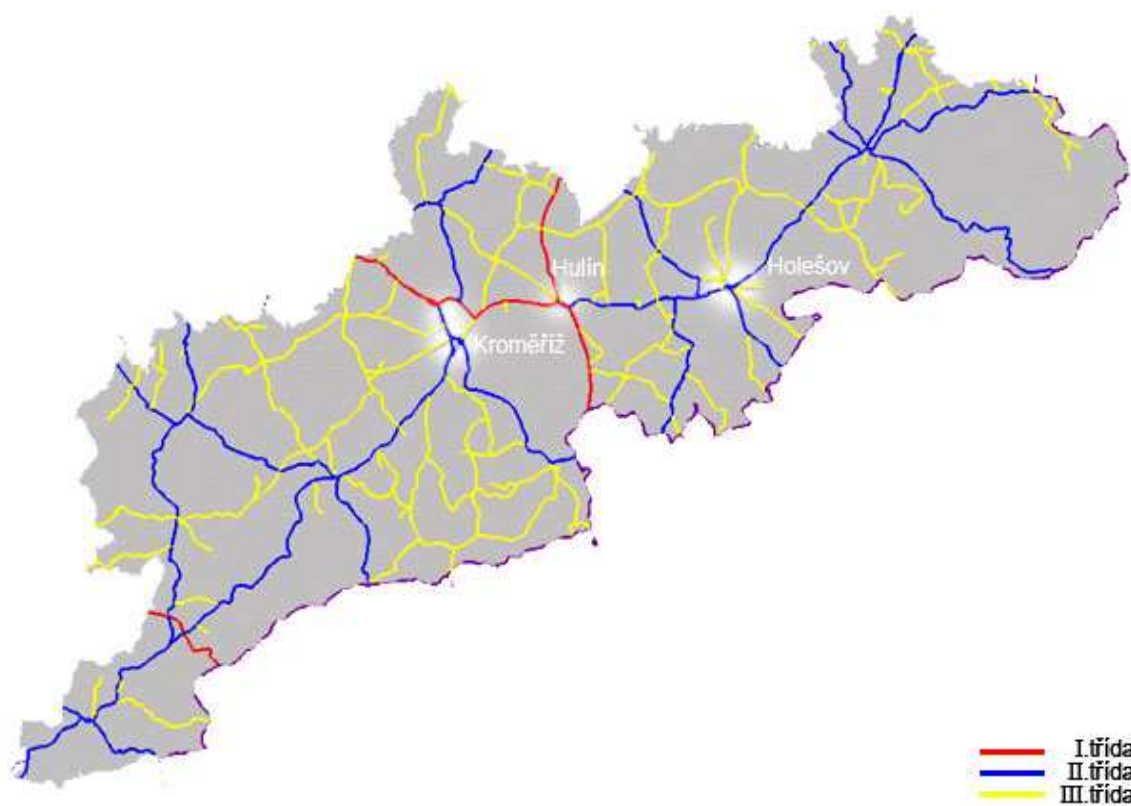
Obrázek 13 Dopravní síť v okrese Vsetín; zdroj: Ředitelství silnic Zlínského kraje

PŘÍLOHA PIII: MAPA DOPRAVNÍ SÍTĚ V OKRESE ZLÍN



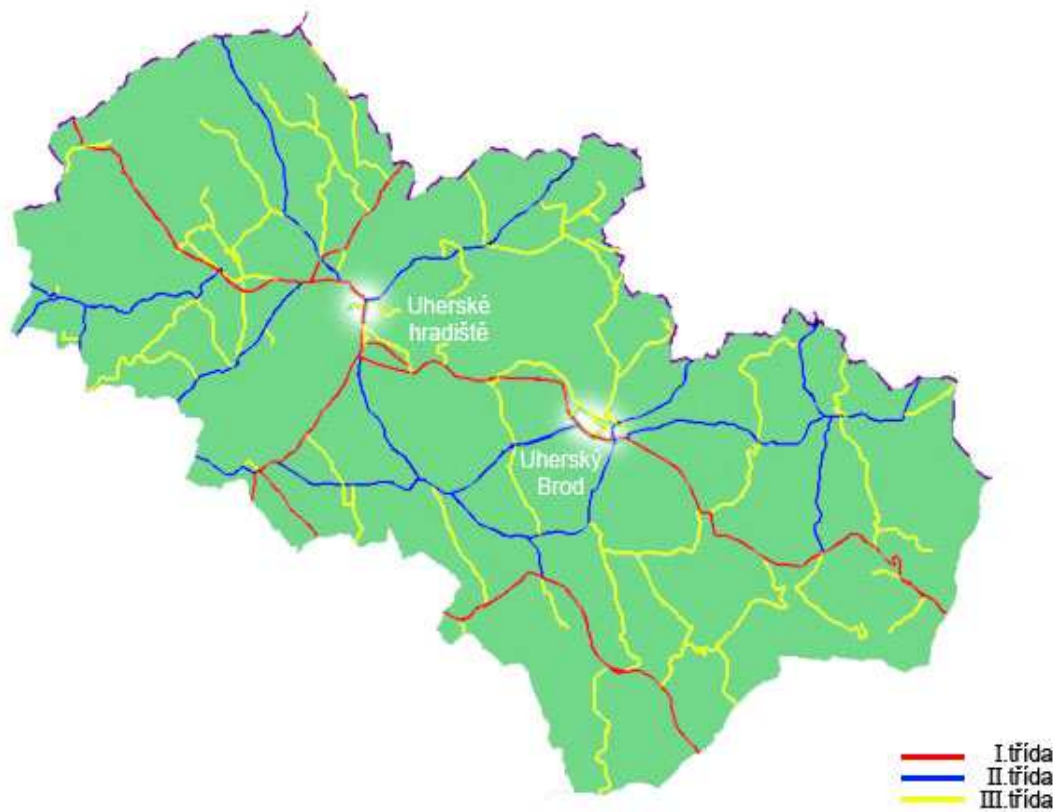
Obrázek 14 Dopravní síť v okrese Zlín; zdroj: Ředitelství silnic Zlínského kraje

PŘÍLOHA PIV: MAPA DOPRAVÍ SÍTĚ V OKRESE KROMĚŘÍŽ



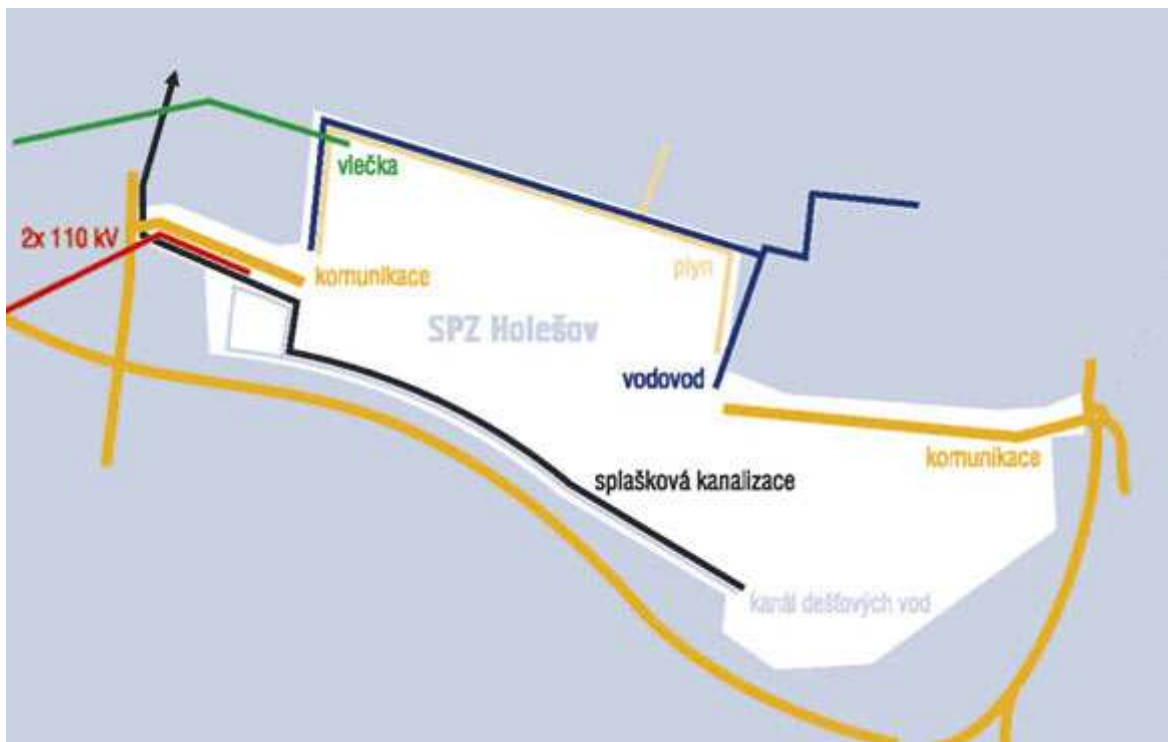
Obrázek 15 Dopravní síť v okrese Kroměříž; zdroj: Ředitelství silnic Zlínského kraje

PŘÍLOHA PV: MAPA DOPRAVNÍ SÍTĚ V OKRESE UHERSKÉ HRADIŠTĚ



Obrázek 16 Dopravní síť v okrese Uherské Hradiště; zdroj: Ředitelství silnic Zlínského kraje

PŘÍLOHA PVI: VNITŘNÍ INFRASTRUKTURA PRŮMYSLOVÉ ZÓNY LETIŠTĚ HOLEŠOV



Obrázek 17 Vnitřní infrastruktura PZ Holešov; zdroj: Průmyslová zóna Holešov