

Jihočeská univerzita - České Budějovice

Pedagogická fakulta - Katedra Geografie

**Vliv velké průmyslové investice na rozvoj regionu na příkladě
TPCA v Kolíně**
Diplomová práce

Knihovna JU-PF



3115175557

Vedoucí diplomové práce: Mgr. Michal Vančura Ph.D.

Vypracoval: Jiří Charvát

Poděkování

Chtěl bych vyjádřit své poděkování všem, kteří mi při zpracování práce pomáhali, především panu Michalu Vančurovi za jeho pomoc při hledání teorií a podkladů pro práci, stejně tak za jeho důvěru při volbě tématu a konzultace v průběhu zpracování diplomové práce.

Jiří Charvát, duben 2007

Anotace

Charvát J. Vliv velké průmyslové investice na rozvoj regionu na příkladě TPCA. České Budějovice: Katedra Geografie - Pedagogická fakulta, Jihočeská univerzita, 2007, Diplomová práce, vedoucí Vančura Michal

Diplomová práce se zabývá vlivem zahraniční investice TPCA na kolínský region. V úvodu jsou probrány základní pojmy, jako zahraniční investice, investiční pobídka. Dále se zaměřuje na investice a pobídky v České republice, v širším regionu Středočeského kraje a na samotný region, okres Kolín a vliv investice TPCA na jeho rozvoj, především její vliv na zaměstnanost, dopravní infrastrukturu a novou výstavbu. Na závěr je popsáno srovnání s podobnou investicí ve Velké Británii.

1	Úvod	6
2	Zahraniční investice.....	7
2.1	Typologie zahraničních investic.....	8
3	Přímé zahraniční investice v České republice.....	11
3.1	Vliv přímých zahraničních investic v ČR.....	14
3.2	Investiční pobídky – definice a rozdělení.....	16
3.3	Rozhodování investorů a role investičních pobídek.....	18
3.4	Investiční pobídky v ČR.....	21
3.5	Výše investičních pobídek a jejich návratnost	22
4	Charakteristika širšího regionu.....	23
4.1	Základní charakteristika kraje	23
4.2	Průmysl a investice Středočeského kraje.....	23
4.3	Investiční zóny.....	24
4.4	Dopravní infrastruktura kraje	26
5	Lidské zdroje.....	28
5.1	Analýza středočeského regionu	30
6	Kolínský region a sousedící okresy	32
6.1	Průmysl Kolínska a v okolních regionech.....	33
6.2	Doprava	35
6.3	Lidské zdroje v regionu	36
7	Geneze investice TPCA v Kolíně.....	37
7.1	TPCA v Kolíně	39
7.2	Bytová výstavba v souvislosti s investicí	40
7.3	Doprava	42
7.4	Železnice.....	42
7.5	Překladiště vozů (CBU Yard).....	44
7.6	Lidské zdroje a jejich ovlivnění investicí TPCA.....	46
7.7	Státní pobídky.....	47
7.8	Stav zaměstnanosti v okrese Kolín.....	48
8	Průzkum v regionu	52
9	Srovnání s investicí Toyota v Burnastone	54
9.1	Výsledek porovnání obou investic	58
10	Seznam příloh.....	606

1. Úvod

Tématika zahraničních investic je v současné době velmi aktuální. Zahraniční investice a nad národní korporace jsou v centru pozornosti mezinárodních institucí a analýzami zahraničních investic a jejich dopadů se zabývá velké množství studií. V současné době proudí velké množství kapitálu ve formě přímých zahraničních investic. Nadnárodní korporace se stali silnými hráči, kteří významně ovlivňují hospodářskou politiku jednotlivých států. Státy se předhánějí ve vytváření co nejpříznivějších podmínek s cílem přilákat je a realizovat investiční záměr právě u nich.

Jednou z nejvýznamnějších investic, kterou se podařilo získat České republice je TPCA v Kolíně. Byla to investice, která neměla v ČR obdoby. Již na počátku se počítalo s vytvořením automobilového klastru společně s Mladoboleslavskou Škodou. Tato investice je i tématem mé práce.

Na začátku jsem se zaměřil na zahraniční investice jako pojem, co tento pojem znamená, jak je dělíme, co přináší a naopak i bere. Stejně jsem se zaměřil i na investiční pobídky. Samozřejmě jsem se našel i zmapovat investiční prostředí v České republice, růst či pokles zahraničních investic, systém a význam investičních pobídek. Následně jsem se soustředil na Středočeský kraj, zaměřil jsem se na to proč je úspěšný v získávání investic, proč je zajímavý pro zahraniční investory. Jaké firmy zde investují a proč zrovna ony?

Hlavním tématem práce, je však vznik TPCA a její vliv na Kolínský okres. Hlavním sledovaným cílem je analýza trhu práce na Kolínsku. Analýza změn v dopravní infrastruktuře v závislosti na investici TPCA, především zvýšení dopravy autobusové či nákladní, výstavba dopravní infrastruktury v souvislosti s investicí. A v neposlední řadě změny životní úrovně v okolí továrny a v celém regionu.

Na závěr se pokusím srovnat investici v České republice s podobnou investicí Toyoty v Burnstone ve Velké Británii.

2. Zahraniční investice

Definice přímé zahraniční investice

Při vytváření statistiky PZI vychází ČNB z definice přímé zahraniční investice, stanovené OECD v souladu s EUROSTATem a MMF, která stanoví, že: „Přímá zahraniční investice odráží záměr rezidenta jedné ekonomiky (přímý investor) získat trvalou účast v subjektu, který je rezidentem v ekonomice jiné než ekonomika investora přímá investice). Trvalá účast implikuje existenci dlouhodobého vztahu mezi přímým investorem a přímou investicí a významný vliv na řízení podniku. Přímá investice zahrnuje jak původní transakci mezi oběma subjekty, tak všechny následující kapitálové transakce mezi nimi a mezi afilovanými podniky, zapsanými i nezapsanými v obchodním rejstříku.“¹

Podnik – přímá investice je dále definován jako „Podnik zapsaný nebo nezapsaný v obchodním rejstříku, v němž zahraniční investor vlastní 10 a více procent akcií (podílu) nebo hlasovacích práv u zapsaného podniku nebo ekvivalent u nezapsaného podniku.“² Přímá investice zahrnuje jak přímo, tak i nepřímo vlastněné afilace, které se podle procenta podílu investora na základním kapitálu nebo hlasovacích právech dělí na dceřiné společnosti (více než 50% podíl), přidružené společnosti (10 – 50% podíl) a pobočky (100% vlastněná trvalá zastoupení nebo kanceláře přímého investora; pozemky a stavby přímo vlastněné nerezidentem; mobilní zařízení operující v ekonomice alespoň 1 rok).

Za součást přímé zahraniční investice je považován kromě podílu na základním kapitálu také reinvestovaný zisk a ostatní kapitál, zahrnující úvěrové vztahy s přímým investorem. Složení přímé investice lze tedy vyjádřit vztahem:

Přímá investice = základní kapitál + reinvestovaný zisk + ostatní kapitál

- **Základní kapitál** zahrnuje vklad nerezidenta do základního kapitálu společnosti.
- **Reinvestovaný zisk** je podíl přímého investora (v poměru k přímé majetkové účasti) na hospodářském výsledku nerozděleném formou dividend.
- **Ostatní kapitál** zahrnuje přijaté a poskytnuté úvěry, včetně dluhových cenných

¹ www.cnb.cz/www.cnb.cz/cz/statistika/platebni_bilance_stat/publikace_pb/pzi/PZI_2005_CZ

² www.cnb.cz/www.cnb.cz/cz/statistika/platebni_bilance_stat/publikace_pb/pzi/PZI_2005_CZ

papírů a dodavatelských úvěrů, mezi přímými investory a jejich dceřinými společnostmi, pobočkami a přidruženými společnostmi. Tyto úvěrové vztahy jsou zachyceny v mezipodnikových pohledávkách a závazcích. Při zachycení přímých zahraničních investic vzniká otázka jejich ocenění. Toky přímých investic jsou sestaveny na základě provedených investičních transakcí, z čehož vyplývá jejich tržní ocenění. Pokud by se měly vykazovat i stavy přímých investic v tržní hodnotě, bylo by nutné pravidelně přeceňovat zahraniční podíly individuálně ve všech jednotlivých společnostech, což není prakticky proveditelné. Při stanovení hodnoty stavů přímých zahraničních investic se proto používá hodnota vlastního kapitálu v účetním ocenění (tato hodnota je v následujících tabulkách reprezentována součtem položek základní kapitál a reinvestovaný zisk). Pro stanovení informativní tržní hodnoty stavů PZI je uplatněna metoda zachycující podíly ve společnostech kótovaných na burze v tržním ocenění a podíly ve společnostech nekótovaných v hodnotě vlastního kapitálu .

2.1 Typologie zahraničních investic

Investice do starého podniku s velkou vazbou na domácí síť

Každý takovýto podnik byl závislý na domácích dodávkách dílů, jež však nedosahovaly takové kvality jako díly západoevropské. „Zahraniční investor se snaží přirozeně zkvalitnit organizaci, snížit produkční náklady a zároveň zvýšit kvalitu domácích dodavatelů. To se dělo často formou joint venture, tedy prostřednictvím společných podniků domácích a zahraničních partnerů působících ve stejném oboru, nebo výstavbou továrny pro vlastního západoevropského dodavatele.“³

Hlavní výhodou pro zahraničního investora je levná a kvalitní pracovní síla, respektive často snížená hladina finančních vstupů, protože podnik přeci jen určitou technologií a vybavením disponoval. Po částečné transformaci představují dodávky domácích podniků nejčastěji výrobky s nižší přidanou hodnotou, důležitější součástky obstarávají zpravidla dodavatelé zahraniční.

Investice do nového podniku s velkou vazbou na domácí síť

„Typickým rysem těchto investic jsou počáteční problémy, které pramení z předchozího vývoje a historických souvislostí regionu, kam se greenfield investice

³ Janák R., Transformace průmyslu osobních automobilů ve střední a východní Evropě, 2005, Praha, Univerzita Karlova Přírodovědecká fakulta, s. 34

lokalizovala. Jedná se zejména o zakořeněné tradice (socialismus). Problematickou pracovní sílu, nebo nedostatečné sítě vůbec⁴. Provázanost na lokální sítě pak záležela především na investorovi, zda zajistí dodavatele domácí provenience (nejčastěji joint venture⁵). Vztah mezi domácími dodavateli a zahraničními je v tomto případě podobný poměru jako v předchozí kategorii.

V současnosti se greenfield podniky „druhé generace“ ve státech, kde již působí jiná značka. Je proto otázkou, jaké dodavatelské strategie budou noví investoři volit. Existující dodavatelská síť má však dobré předpoklady pro využití a rozšíření.

Investice do starého podniku s nižší vazbou na domácí sítě

Jedná se bývalé vedlejší podnikové závody, které nemají svůj autonomní výrobní program. Tyto investice jsou motivovány především levnými náklady, produkce je založena na levné pracovní síle. Charakteristické je vysoké procento zahraničních dodávek součástek. Regionální přínos je oproti předchozím typům investic omezený. „Záleží pouze na zahraničním investorovi, zda se rozhodne závod modernizovat (např. umístění vývojového centra, moderní výrobní park) nebo zda jej bude využívat pouze za účelem montáže aut z dovezených dílů.“⁶

Investice do nového podniku s nižší vazbou na domácí sítě

Typicky exportně orientované podniky, které slouží pouze jako hala na montování za co nejnižší náklady. „Investoři si nejčastěji vybírají regiony s nejlevnější a špatně organizovanou pracovní silou a využívají tak co nejvíce komparativních výhod – levná, vyškolená a flexibilní pracovní síla v kombinaci s vládními pobídkami“⁷. Domácí dodávky jsou prakticky nulové – takovéto podniky vytvářejí velmi nízkou přidanou hodnotu. Důležitá je také blízkost západoevropského trhu, proto se podniky zakládají zejména u hranic se

⁴ Janák R., Transformace průmyslu osobních automobilů ve střední a východní Evropě, 2005, Praha, Univerzita Karlova Přírodovědecká fakulta, s. 33

⁵ společné podnikání, zpravidla se zahraničním partnerem

⁶ Janák R., Transformace průmyslu osobních automobilů ve střední a východní Evropě, 2005, Praha, Univerzita Karlova Přírodovědecká fakulta, s. 34

⁷ Janák R., Transformace průmyslu osobních automobilů ve střední a východní Evropě, 2005, Praha, Univerzita Karlova Přírodovědecká fakulta, s. 34

západní Evropou.

Typologie investic do automobilového průmyslu

Typologii zahraničních investic do automobilového průmyslu v střední a východní Evropě věnuje také Tudler a Ruigrok (1998). Rozlišují čtyři typy strategie a motivy investování: tzv. čelní běžce (frontrunners), opožděné běžce (latecomers), periferní hráče (peripheral players) a dobrovolně se neúčastnící hráče (locked-out players).

Čelní běžci (VW, Fiat, Renault) zabrali za pouhé dva roky téměř 90% výrobní kapacity střední a východní Evropy. Řada z nich vstoupila do podniků, k nimž je vázána již dřívější a dlouhotrvající spolupráce. Jejich cílem byly především neobsazené lokální trhy, které by zajistily zpětný vývoz nižších typů vozů do západní Evropy, investoři neplánovali významnější greenfield investice. „Při přebírání dodavatelských sítí investor zpravidla měl velké nároky na zkvalitnění dodávek, důležitou roli v tomto procesu hráli jeho významní prvododavatelé, kteří jej následovali.“⁸

Rozdíl *opozděných běžců* (PCA, Ford) oproti předchozí skupině je především ve skutečnosti, že se jejich produkce ve střední a východní Evropě pohybuje v daleko menších měřítcích. Obě automobilky investují především do greenfield projektů o relativně malé produkci. Jejich hlavním cílem je místní trh a neuvažují o re-importu vozů do západní Evropy. Vytvoření místní sítě dodavatelů je limitované. Proto jsou oba podniky následovány svými dodavateli, značnou část dílů tvoří import.

Jako *periferní hráči* (Suzuki, Daewoo) se označují zejména východoasijské producenti, kteří se nerozhodli vystavět své továrny v silných zemích jako Itálii, Francii či Německu, tedy na trhu EU, který byl chráněn přímými či nepřímými obchodními bariérami. Ve svých mateřských státech patří mezi relativně slabé automobilky, což je ovšem určující faktor pro volbu investovat v zahraničí. „Hlavním cílem je export na západní trh, následně pak na trh, ve které vyrábí. Jsou relativně otevřeni vůči dodavatelům z jiných výrobních sítí, proto je pro ně méně problematické napojení na domácí síť.“⁹ Lokální dodavatelé mají šanci stát se

⁸ Janák R., Transformace průmyslu osobních automobilů ve střední a východní Evropě, 2005, Praha, Univerzita Karlova Přírodovědecká fakulta, s. 35

⁹ Janák R., Transformace průmyslu osobních automobilů ve střední a východní Evropě, 2005, Praha, Univerzita Karlova Přírodovědecká fakulta, s. 35

prv dodavatelem méně náročných výrobků.

Dobrovolně se *neúčastníci hráči* (BMW, Volvo, Mercedes-Benz) jsou soustředěni především na export a do procesu internacionalizace se zapojují pouze výstavbou závodu v místě nejdůležitějších trhů. Pouze Audi a Mercedes-Benz přemístily své některé High-tech dodavatele na území střední a východní Evropy za účelem zpětného importu. Důvodem jsou především nižší výrobní náklady.

Teritoriální členění přímých zahraničních investic vychází v souladu s metodikou používanou v EU ze země bezprostředního investora. Konečný vlastník investice může tedy pocházet z jiné země (např. pokud mateřská společnost vlastní zahraniční afilaci, která investuje v ČR, investice je zařazena do země sídla této afilace). Odvětvové členění je založeno na Odvětvové klasifikaci ekonomických činností, která odpovídá mezinárodně užívané klasifikaci NACE.

Zahraníční investice lze rozdělit do dvou základních kategorií: investice do existujících podniků (brownfield investice nebo do výstavby zcela nových továren (podniky postavené na zelené louce – greenfield investice). Na základě tohoto rozdělení s faktorem provázanosti podniku na domácí síť (především síť dodavatelské) vytvořil Pavlínek (2002b) klasifikaci investic do výroby osobních automobilů, která je vyobrazena v tab.1 a popsána na následujících řádcích.

Tab 1. **Klasifikace zahraničních investic v automobilkách vyrábějících osobní vozy podle vztahu k minulosti a provázanosti na domácí síť**

PROVÁZANOST – VAZBA NA DOMÁCÍ SÍŤ	VZTAH K MINULOSTI / (brownfield x greenfield)	
	ANO (brownfield)	NE (greenfield)
vysoká	Škoda, Dacia, FSO	TPCA – Kolín, Opel Polska, PSA Slovensko
nízká	VW Slovakia, Renault Slovenia	Audi Hungaria, Opel Hungary

Zdroj: Pavlínek 2002b

3. Přímé zahraniční investice v České republice

Stav přímých zahraničních investic v České republice ke konci roku 2005 dosáhl 1 491,6 mld. Kč, což představuje meziroční přírůstek 211 mld. Kč. Více než polovinu tohoto nárůstu tvoří investice do základního kapitálu, z nichž největšími investičními akcemi byly prodeje státních podílů ve společnostech Český Telecom a Unipetrol. Značnou část přílivu

zahraničního kapitálu však tvořilo i navýšení stávajících zahraničních investic a vznik nových podniků se zahraniční majetkovou účastí.

Graf č. 1. **Přímé zahraniční investice v ČR (mld. USD)**



Zdroj ČNB, <http://www.cepin.cz/cze/prednaska.php>

Reinvestovaný zisk (reprezentuje podíl zahraničních investorů na zisku ponechaný na účtech společnosti v České republice) vzrostl meziročně o 86 mld. Kč. Objem dividend vyplacených do zahraničí dosáhl téměř 73 mld. Kč. Ostatní kapitál, představující čistý stav úvěrů v rámci skupin provázaných majetkovou účastí, stoupl meziročně o 16,7 mld. Kč a znamená největší nárůst vnitropodnikově poskytovaného úvěrového kapitálu u podniků se zahraniční účastí od roku 2001.

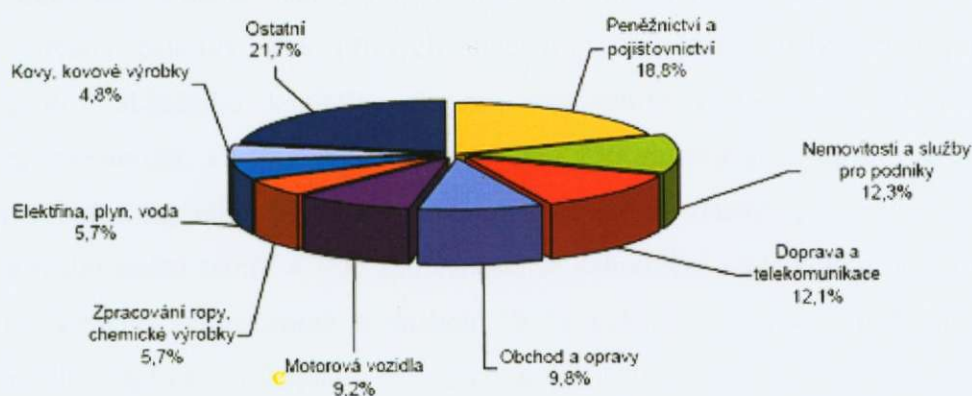
Z odvětvového hlediska je stále největší částka zahraničních investic investována v peněžnictví a pojišťovnictví s podílem téměř 19 % celkového objemu zahraničních investic. Další pořadí patří odvětví nemovitosti a služby pro podniky a odvětví doprava a telekomunikace. V porovnání přílivu zahraničních investic do jednotlivých sektorů ekonomiky převažuje sektor služeb s 54 % nad zpracovatelským sektorem, který se podílí na celkovém objemu investic 38 procenty.

Z teritoriálního pohledu zaujímá největší podíl na objemu přímých zahraničních investic Nizozemí s 29 %, následováno Německem s 20 % investovaného kapitálu. Další pořadí patří Rakousku s 11 % a Francii s 6% podílem. Mezi osm nevýznamnějších investorů

v České republice se díky investici do telekomunikací nově zařadilo Španělsko, následováno USA, Belgií a Velkou Británií.(viz obr.1.)

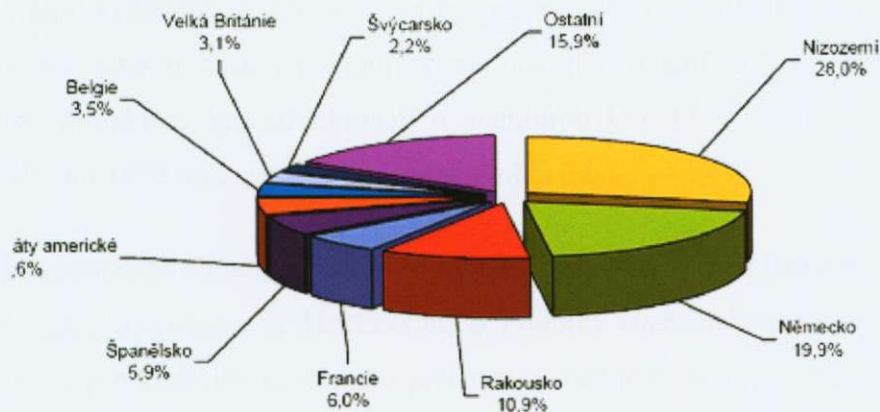
Podíl zahraničních investic zemí Evropské unie představuje 89 % a z Evropy celkově pochází 92 procent objemu zahraničních investic v České republice. Největší podíl na investicích z mimoevropských států zaujímají USA a Japonsko. Z mimoevropských zemí pochází pouze 8 % zahraničního kapitálu; někteří zahraniční investoři z USA, Japonska i dalších zemí však do ČR investují přes třetí země (zejména prostřednictvím dceřiných společností založených v Nizozemí, Lucembursku nebo na Kypru).

Graf č.2. Přímé zahraniční investice v ČR k 31.12. 2005, odvětvová struktura



Zdroj: www.cnb.cz/cz/statistika/platební_balance_stat/pzi/PZI_2005_CZ.PDF

Graf č.3. Přímé zahraniční investice v ČR k 31.12. 2005, teritoriální struktura



Zdroj: www.cnb.cz/cz/statistika/platební_balance_stat/pzi/PZI_2005_CZ.PDF

Podíl podniků se zahraniční účastí na tuzemské ekonomice charakterizují vybrané

ukazatele tržby, počet zaměstnanců, přidaná hodnota, export a import zboží a služeb. Tržby podniků zahraničních investic vzrostly v roce 2005 oproti předchozímu roku o 159 mld. Kč. Na tomto nárůstu se podílel srovnatelnou měrou sektor zpracovatelský i sektor služeb. „Podle výsledků ročního šetření ČNB se pozitivně vyvíjela bilance zahraničního obchodu podniků se zahraniční majetkovou účastí. Přebytek obchodní bilance těchto podniků v roce 2005 dosáhl 129 mld. Kč oproti 56 miliardám v předchozí roce“¹⁰. Export rostl především v odvětvích výroby motorových vozidel, strojírenství a v dopravě a telekomunikacích.

Umístění zahraničního kapitálu z hlediska velikosti podniku měřené počtem zaměstnanců zůstává stabilní. Ve velkých podnicích nad 250 zaměstnanců je umístěno více než 63 % objemu investic do základního kapitálu. Do středně velkých podniků s 51 – 250 zaměstnanci je alokováno 13 % objemu zahraničního kapitálu a na zbývajících 24 % se podílejí podniky do 50 zaměstnanců a společnosti nevykazující vlastní zaměstnance. Pokud vezmeme v úvahu celkový stav přímých investic v tuzemsku, tedy nejen prostředky investované do základního kapitálu, ale též reinvestovaný zisk a úvěry poskytnuté zahraničním investorem, vzroste podíl podniků nad 250 zaměstnanců na 66 % celkového objemu investičního kapitálu. Zahraniční investoři vykazují ve většině společností rozhodující vliv. Z celkového počtu téměř 4 000 společností se zahraniční majetkovou účastí je 74 % společností vlastněno stoprocentně a dalších 19 % vykazuje více než padesátiprocentní zahraniční podíl na základním kapitálu tuzemské společnosti.

3.1 Vliv přímých zahraničních investic v ČR

Přímé zahraniční investice mají na českou ekonomiku celou řadu pozitivních efektů. V prvé řadě jsou významným zdrojem tvorby pracovních míst, a to nejen přímo u příchozích investorů, ale také u českých firem, které od nich získávají dodavatelské zakázky. Díky investičním projektům zprostředkovaným agenturou CzechInvest takto v České republice vzniklo od roku 1993 více než 130 tisíc pracovních míst.

Ekonomové se shodují na tom, že zahraniční investice mají jednoznačně pozitivní vliv na růst produktivity práce v české ekonomice. Podniky vlastněné zahraničním kapitálem totiž dosahují vyšší produktivity na jednoho pracovníka, než je tomu u firem domácích. Zahraniční kapitál s sebou přináší technologické i manažerské know-how, které umožňuje efektivnější

¹⁰ www.cnb.cz/www.cnb.cz/cz/statistika/platby_bilance_stat/publikace_pb/pzi/PZI_2005_CZ

fungování podniku. Nepřímo působí zahraniční investice i na zvyšování produktivity celého konkrétního oboru, neboť dochází k přelivu know-how ze zahraničních na domácí podniky.

Přímé zahraniční investice dále přispívají k rozvoji znalostní ekonomiky. Kapitálově silné zahraniční podniky nabízí akademické sféře, zejména vysokým školám, možnosti spolupráce v oblasti inovací a výzkumu a vývoje. Pro domácí dodavatelské firmy zase kontrakt se zahraničním investorem znamená šanci zapojit se do globálních produkčních řetězců a získat tak přístup k dalším zakázkám. Z makroekonomického hlediska přispívají zahraniční firmy vzhledem ke své výrazné exportní orientaci ke zlepšování platební bilance a tím ke zvyšování tempa hospodářského růstu.

ČSÚ i většina analytiků se shodují v tom, že za oživením českého hospodářství stojí zejména zahraniční investice.¹¹“V roce 1999 došlo k obratu v poklesu průmyslové a stavební výroby a od roku 2000 dosahuje ČR poměrně významného růstu HDP. Také nezaměstnanost prokazuje od roku 1999 mírně klesající tendenci, a to i přes výrazné propouštění jak v oblasti služeb, tak i v průmyslu“. Je nesporné, že na tyto pozitivní jevy mají zásadní vliv podniky se zahraniční majetkovou účastí. Tržby průmyslových podniků se zahraniční majetkovou účastí rostou výrazně rychleji než průměr a jejich podíl na celkovém exportu je již více než 60 %. Při analýze pobídkových investorů bylo zjištěno, že tři čtvrtiny těchto firem vyváží více než 70 % své produkce. Přitom polovina vyváží více než 95 % produkce. To je jasný důkaz, že tyto firmy mají malý vliv na konkurenční prostředí v ČR, protože odbyt jejich výrobků je převážně v zahraničí. Zlepšuje se také struktura investic. Oproti 90. létům, kdy vedle automobilového průmyslu byly hlavními obory textilní, dřevařský nebo stavební průmysl, od roku 2000 převažuje elektronický průmysl a objevuje se stále více projektů v přesném strojírenství, farmacii nebo zdravotnickém průmyslu. Stále více investorů také připojuje k montážním závodům výzkumná a vývojová centra. Jako příklad je možno uvést Flextronics, Matsushitu, Bosch či TRW. Výrazně také roste poměr kvalifikovaných pozic u projektů, které obdržely investiční pobídky.¹²“U projektů, které do současnosti obdržely investiční pobídky, tvoří vysokoškolsky vzdělaní pracovníci 4 % z celkového počtu zaměstnanců. U projektů, které žádají nebo jsou v procesu schvalování, je to již 20 %. Analýza MPO také ukazuje, že projekty podpořené investičními pobídkami, mají výrazně vyšší přidanou hodnotu na zaměstnance a menší podíl práce na přidané hodnotě než průměr českého průmyslu“. Tato

¹¹ www.cnb.cz/www.cnb.cz/cz/statistika/platebni_bilance_stat/publikace_pb/pzi/PZI_2005_CZ

¹² <http://www.mpo.cz/dokument10869.html>

fakta jasně dokládají, že ČR se nestává díky pobídkám nekvalifikovanou montovnou Evropy. Naopak průmyslová základna se u nás díky těmto projektům výrazně modernizuje a zkvalitňuje.

Vývoj ve zpracovatelském průmyslu byl ovlivněn růstem s vysokým podílem zahraničního kapitálu a výrobou určenou z velké části pro vývoz. Průmyslová produkce v této sekci vzrostla o 7 %, tržby se zvýšily o 8,4 % a tržby z přímého vývozu o 8 %, tyto se na celkových tržbách podílely 58 % (podíly tržeb z přímého vývozu na celkových tržbách a na tržbách sekci)¹³. Rostoucí poptávka po vozech modelu Škoda Octavia, z a.s. Škoda Auto, spolu se zahájením výroby v nové automobilce TPCA Kolín v závěru února 2005 a postupným zvyšováním její výroby (téměř veškerá produkce je určena na vývoz), se projevila v našem rozhodujícím odvětví, ve výrobě dopravních prostředků, výrazným růstem produkce o 19,2 %. Orientace na vývoz se projevuje na podílu na celkových tržbách z přímého vývozu 28,3 %. Podstatný růst zaznamenala výroba osobních automobilů o 35,4 % (při růstu tuzemského prodeje o 1 % a exportu o 10,6 %), vzrostla i výroba autobusů o 11,3 % a malých užitkových automobilů o 8,7 %.

„Příznivý ekonomický vývoj, uvádění nových výrobních kapacit do provozu v nově vybudovaných průmyslových zónách a rozšiřování výroby ve stávajících průmyslových podnicích spolu s dynamickým růstem nových zakázek, zejména do zahraničí, se projevily v růstu zaměstnanosti“¹⁴ ve zpracovatelském průmyslu. Výrazný nárůst zaměstnanosti zaznamenalo naše nejvýznamnější odvětví, výroba dopravních prostředků o 4 %.

3.2 Investiční pobídky – definice a rozdělení

„Investiční pobídky (IP) definuje OECD jako "specifické výhody nabízené vládou dané země za účelem získání zahraniční investice". Investiční pobídky se dělí na fiskální (např. daňové úlevy), finanční (dotace) a regulativní (např. specifické ekonomické či celní zóny). Díky postupující globalizaci ekonomiky v posledních dvaceti letech roste objem

¹³ porovnávané roky 2004 a 2005

¹⁴ V průmyslových organizacích jsou zaměstnání i agenturní zaměstnanci (nezapočítaní zaměstnanci agentur práce pronajímaných na práce pro respondenta na hlavní průmyslovou činnost), kterých bylo v roce 2005 zaměstnáno 29 330 osob. Při započtení těchto osob by byla zaměstnanost v průmyslu vyšší o 2,7 %, ale zároveň by se snížila úroveň produktivity práce o 2,5 %. Vzhledem k tomu, že tento ukazatel se sleduje až od roku 2005, není možné porovnávat meziroční vývoj.

přímých zahraničních investic (PZI) i objem poskytovaných investičních pobídek. Díky nesporným přínosům PZI pro rozvoj hostující ekonomiky, a to zejména u zemí nebo regionů, které procházejí transformací či restrukturalizací, roste objem poskytovaných IP. Projevuje se zde působení zákona poptávky a nabídky kdy poptávka (počet států, které chtějí získat zajímavé projekty PZI) výrazně převyšuje nabídku (počet projektů PZI). Nárůst můžeme demonstrovat na příkladu USA, kde pro výstavbu nové automobilky Honda byly v 80. letech poskytnuty IP ve výši 4 000 USD na jedno pracovní místo, a v 90. letech to bylo pro podobné projekty firem BMW a Mercedes Benz ve výši mezi 100 000 až 150 000 USD¹⁵.

IP jsou poskytovány v podstatě ve všech zemích EU, OECD a samozřejmě i v rozvojových zemích. Jsou využívány bez ohledu na politické uspořádání v zemi nebo specifickou ekonomickou politiku státu. Největší úspěch přinesly IP zemím jako jsou Irsko, Portugalsko nebo Španělsko, kde pomohly v tradičně zemědělských zemích rozvinout vysoce exportně orientované sektory průmyslu s vysokou přidanou hodnotou, např. automobilový průmysl, mikroelektroniku nebo vývoj softwaru. V nedalekém Maďarsku se podařilo vytvořit předtím téměř neexistující výrobu osobních automobilů a rozvinout výrobu elektroniky.

Co se týče podoby aplikace IP, většina států poskytuje určitou kombinaci pobídek, která vychází z dané situace v zemi a jejích možností. V EU poskytují daňové pobídky země jako Irsko, Francie a Lucembursko. Německo nebo Velká Británie naopak více využívá přímé dotace. V Asii je to navíc ještě rozšířená pobídka v podobě bezcelních zón a podobných regulatorních opatření. "V ČR je systém IP kombinací fiskálních a finančních pobídek, kde hlavní pobídkou je sleva na DPPO. V rámci daňové soustavy je to sice nesystémový prvek, nicméně přesto považuji tuto pobídku pro ČR v současné etapě rozvoje za nejvýhodnější. Za prvé rozpočet ČR neumožňuje poskytovat tak štědré dotace jako v Německu, za druhé tuto pobídku firma čerpá úměrně rozvoji svých aktivit"¹⁶. Tato pobídka tedy firmy v rámci nadnárodních korporací stimuluje k přenosu větší části výroby i zisku do ČR. Je také třeba zdůraznit, že pro státní rozpočet je to náklad pouze hypotetický. Většina firem, které IP získaly, by bez jejich poskytnutí do ČR neinvestovala a daňová povinnost by tedy vůbec

¹⁵ ADAMČÍK, S.: Regionální politika a management regionů, obcí a měst, 1.vyd. 2003, Ostrava, Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava, ISBN 80-7078-937-2, s.142

¹⁶ ADAMČÍK, S.: Regionální politika a management regionů, obcí a měst, 1.vyd. 2003, Ostrava, Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava, ISBN 80-7078-937-2, s.144

nevznikla.

3.3 Rozhodování investorů a role investičních pobídek

Firmy, které v ČR získaly IP, zvažovaly jako konkurenční lokality zejména Polsko, Maďarsko ale i Německo. Tedy země, které poskytují IP ve stejné nebo ještě větší míře než ČR. Z průzkumu, který pro společnost PricewaterhouseCoopers provedla firma Opinion Window vyplývá, že hlavní faktory pro umístění investice do ČR je cena pracovní síly, vzdělanost a kvalifikace pracovní síly, investiční pobídky a geografická poloha. Další faktory, jako naše makroekonomická a politická stabilita, jsou podmínkami zcela nezbytnými a bez nich by ČR nebyla vůbec zvažována. Pro pochopení významu IP je třeba je vnímat tento faktor v celém procesu investičního rozhodování, který je velmi komplexní. Samozřejmě, že nikdo v ČR neinvestuje jen proto, že získá pobídky. Ostatní faktory jako cena, kvalita a dostupnost pracovní síly nebo úroveň infrastruktury, jsou pro investory mnohem důležitější. IP však hrají roli ve finální fázi, kdy se rozhoduje mezi dvěma až třemi lokalitami, které mají velmi podobné podmínky. Pak hrají IP rozhodující roli, která může zvrátit jazýček na misce vah. Mimoto patří IP v té či oné podobě ke standardu a země, které IP nenabízí, mají velmi malou šanci na úspěch. „Po sedmi letech práce v oblasti PZI mohu zodpovědně prohlásit, že pokud by IP na světě vůbec neexistovaly, pak by si ČR vedla velmi dobře. Komparativní výhody, kterými disponujeme, jako například geografická poloha, kvalita pracovní síly, vzdělávací systém, by vedly k tomu, že bychom zcela přirozeně byli lídrem v oblasti PZI. Realita však je a bude zcela jiná, a proto nemá cenu se touto hypotézou zabývat. Přínosy PZI pro hostující ekonomiky jsou tak výrazné a poskytování IP tak nezbytné, že všechny pokusy limitovat IP na půdě WTO dosud zkrachovaly. A to už vůbec nemluvím o jejich zrušení. EU se snaží IP určitým způsobem regulovat, ale i to naráží na odpor členských států.“¹⁷

Poskytování investičních pobídek investorům bylo zahájeno v roce 1998, a to cestou pilotních projektů do zpracovatelského průmyslu. „Vyvrcholením celé snahy o ucelený systém investičních pobídek bylo schválení zákona č. 72/2000 Sb., o investičních pobídkách, který nabyl účinnosti dne 1. května 2000. Právní úprava investičních pobídek je obsažena i v dalších zákonech zejména zákoně o daních z příjmů a zákoně o zaměstnanosti a působnosti orgánů České republiky na úseku zaměstnanosti.

¹⁷ <http://www.cepin.cz/cze/prednaska.php?ID=665&PHPSESSID=aada7f3f99c3d799199b9fbfc4389c60>

Prvním krokem, který proces aktivní podpory zahraničních i domácích investic do vyspělých průmyslových technologií a vyrovnání úrovně investování s okolními transformujícími se ekonomikami odstartoval, bylo přijetí usnesení vlády České republiky č. 298 z roku 1998 k návrhu investičních pobídek pro investory v České republice.¹⁸

Tímto krokem byly stanoveny základní podmínky pro investory. Žadatel o investiční pobídky musel investovat „na zelené louce“ minimálně 25 mil. USD.

- Tato hranice byla snížena návazným usnesením vlády č. 844/98 na 10 mil. USD pro umožnění udělení investičních pobídek i významným domácím investorům.
- Ve vládou schváleném systému investičních pobídek byly poskytnuty pobídky celkem 31 investorům, jejichž investice dosahující téměř 2,1 mld. USD vytvoří 15 206 nových pracovních míst.
- Určitým vrcholem bylo schválení zákona č. 72/2000 Sb., o investičních pobídkách a o změně některých zákonů (zákon o investičních pobídkách), který nabyl účinnosti dne 1. května 2000. Celé koncipování zákona bylo průběžně konzultováno s EU. Evropská komise paragrafovanou podobu zákona hodnotila kladně.
- Investiční pobídky byly jednou z forem veřejné podpory a jako takové podléhaly rovněž režimu zákona č. 59/2000 Sb., o veřejné podpoře, dle kterého bylo udělováno povolení výjimky ze zákazu veřejné podpory ÚOHS.
- Na počátku prosince 2001 byla Senátem ČR schválena novela zákona o investičních pobídkách, která nabyla účinnosti dne 30. ledna 2002, jejímž účelem je zdokonalení systému investičních pobídek.
- V říjnu 2003 byla Poslaneckou sněmovnou schválena druhá novela zákona o investičních pobídkách. Schválení Senátem a prezidentem České republiky proběhlo v prosinci 2003. Novela je účinná dnem vstupu smlouvy o přistoupení ČR k EU v platnost, tj. od 1. května 2004. Novelou se provádí dílčí změny v systému investičních pobídek, které jsou vyvolány vstupem České republiky do Evropské unie a jsou nezbytné s ohledem na přenos kompetencí v oblasti veřejné podpory z Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže na Evropskou komisi. Tuto skutečnost bylo nutné zohlednit v zákoně o investičních pobídkách tak, aby tento zákon mohl hladce fungovat i po vstupu do Evropské unie.

¹⁸ <http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/investicni-pobidky/investicni-pobidky-v-cr/1000497/1837/>

Investičními pobídkami se rozumí:

- sleva na dani z příjmů právnických osob po dobu 10 let pro nově založené společnosti nebo pro již existující právnické osoby,
- převod technicky vybaveného území za zvýhodněnou cenu,
- hmotná podpora vytváření nových pracovních míst (až do 200 000 Kč na zaměstnance),
- hmotná podpora rekvalifikace nebo školení zaměstnanců (až do 35 % nákladů na školení),
- převod pozemků podle zvláštního právního předpisu, evidovaných v katastru nemovitostí jako zemědělské pozemky a převod ostatních druhů pozemků, a to za ceny zjištěné podle zvláštního právního předpisu účinného ke dni uzavření smlouvy o převodu. Zvláštní zákony omezující převody pozemků ve vlastnictví České republiky tím nejsou dotčeny.

Cílem je stimulovat firmy, aby určité typy investičních projektů, které jsou pro ekonomiku výrazným přínosem, byly realizovány v ČR a nikoli v konkurenčních zemích. Hlavní výhody tohoto systému jsou:

- pobídky jsou poskytovány plošně pro určitý druh investic ve zpracovatelském průmyslu po splnění stanovených podmínek - nejsou tedy závislé na zemi původu investice

- IP se uděluje podle předem známých pravidel a celý systém je tak velmi transparentní

Určitou nevýhodou se může jevit fakt, že díky plošnému poskytování tyto pobídky mohou využít i firmy, které by v ČR investovaly i bez jejich získání. Takových případů je však minimum. Ze zkušeností CI vyplývá, že minimálně 70 % pobídkových investorů by bez těchto zvýhodnění umístilo své projekty v konkurenčních zemích.

Do současnosti získalo IP 83 investorů, kteří se zavázali investovat nejméně 3,4 mld. USD a vytvořit nejméně 27 000 nových pracovních míst. "Počet nepřímých pracovních míst, které vzniknou díky multiplikačnímu efektu, se u těchto projektů pohybuje ve výši od 0,5 až do trojnásobku přímých míst, přibližně 8 % pobídkových investorů pochází z ČR"¹⁹. Zahraniční pobídkoví investoři vytvářejí navíc velké množství subdodavatelských možností

¹⁹ http://www.pwc.com/cz/cze/about/svcs/tls/tlscorpinvest_cz.html

pro české malé a střední podniky.

3.4 Investiční pobídky v ČR

Systém investičních pobídek je v České republice nastaven rozdílně pro různé druhy investičních projektů:

Zpracovatelský průmysl :

- Sleva na dani z příjmu právnických osob
- Podpora na vytvářené pracovní místa
- Podpora na školení a rekvalifikace

Strategické služby a technologická centra

- Dotace na podnikatelskou činnost
- Dotace na školení a rekvalifikaci

Investoři zavádějící novou výrobu nebo rozšiřující stávající výrobu v oblasti zpracovatelského průmyslu mohou v případě investice vyšší než 100 mil. Kč získat investiční pobídky podle Zákona o investičních pobídkách.

Investiční podpory v oblasti technologických center a center strategických služeb se řídí pravidly Rámcového programu Ministerstva průmyslu a obchodu ČR pro podporu technologických center a center strategických služeb.

V případě realizace projektů v oblasti poskytování specifických služeb v regionech s nezaměstnaností za uplynulá dvě pololetí vyšší než 14 % mohou investoři také požádat o finanční podpory podle Programu na podporu tvorby nových pracovních míst

PZI do ČR se od roku 1993 do roku 1997 pohybovaly ve výši mezi 1 až 2,5 mld USD ročně. Jak je výše uvedeno, v roce 1998, v důsledku přijetí zákona o IP, začala rostoucí tendence a objem PZI se téměř zdvojnásobil až o 4 až 6 mld. USD ročně a tento trend bude s vysokou pravděpodobností pokračovat i příštím roce. Pro tento vývoj jsou dva hlavní důvody. Prvním, a co do objemu přílivu nejdůležitějším, je privatizace cestou prodeje strategickému zahraničnímu investorovi. Privatizace bankovníctví, telekomunikací, energetiky apod. výrazně zvýšila objem přílivu PZI. IP pak byly jedním z faktorů, které naopak velmi pozitivně stimulovaly zvýšení přílivu tzv. investic na zelené louce. Tyto investice, kde investor postaví

nový závod, který vybaví moderními technologiemi, mají na restrukturalizaci průmyslu dokonce ještě větší dopad než pouhý transfer majetku.

3.5 Výše investičních pobídek a jejich návratnost

Omezení výše podpory - IP - je důležité pro pochopení systému čerpání těchto úlev. Pokud například firma vyčerpá maximální výši podpory například v šestém roce od počátku projektu, přestává využívat slevu na dani. Není tedy pravda, že všichni pobídkoví investoři nebudou platit daně deset let. Nebudou je platit pouze do vyčerpání limitu, což je u mnoha firem dříve. Do konce roku 2001 činily přímé i nepřímé výdaje státu na udělené investiční pobídky méně než 5 mld. korun. Myslím, že oproti jiným státním výdajům, jsou tyto prostředky velmi dobře využity a mají také relativně rychlou a prokazatelnou návratnost. "Návratnost IP počítáme orientačně podle finančního modelu, kde na výdajové stránce stojí náklady státu na udělené pobídky a na příjmové stránce daně ze závislé činnosti, sociální a zdravotní pojištění a ušetřené podpory v nezaměstnanosti"²⁰. "Někdo může namítat, že tento model je příliš zjednodušený a například počítá s tím, že všichni pracovníci byli nezaměstnaní. Pravdu lze v těchto případech těžko zcela přesně zjistit. Uveďme však jeden příklad. Údaje o nezaměstnanosti z okresu Přerov od března do listopadu 2001, kdy probíhal masivní nábor pro nový závod Philips a bylo vytvořeno přes 1000 pracovních míst"²¹, mluví za vše. V tomto období klesla nezaměstnanost z 13,8 na 11,8, což v reálných číslech představuje více než 1200 osob. Žádný jiný nový výrazný zaměstnavatel v té době v tomto okrese nevznikl. K vypovídací schopnosti výše zmíněného modelu je možné ještě dodat, že nepočítá s multiplikačním efektem". Na stavbě nové továrny se podíleli z valné většiny čeští dodavatelé, část strojního zařízení byla nakoupena v ČR a samozřejmě došlo i na naše dodavatele komponentů pro samotnou výrobu.

PZI jsou v současné době jedním z hlavních faktorů růstu ekonomiky ČR, zvyšují objem a zlepšují strukturu průmyslu. „Investiční pobídky je třeba vnímat v prostředí globální ekonomiky, kde jsou nedílnou součástí tržního prostředí v kontextu ČR je narušení hospodářské soutěže vyváženo přínosy PZI.“²²

²⁰ <http://www.css-spedition.cz/cs/css-invest/pobidkove-programy.php>

²¹ <http://www.econ.muni.cz/~zidek/Jahn.htm>

²² <http://www.econ.muni.cz/~zidek/Jahn.htm>

4. Charakteristika širšího regionu

4.1 Základní charakteristika kraje

Středočeský kraj je největším samostatným územně správním celkem České republiky. Jeho rozloha 11 014 km² zabírá téměř 14 % území České republiky. K 30. zaří 2006 žilo ve Středočeském kraji 1 171 200 obyvatel. Tento velice různorodý region v centrální části Čech, jedinečný a mnohotvárný, obklopuje hlavní město Prahu. Na rozdíl od ostatních krajů leží jeho sídlo v kraji sousedním, na území Prahy.

Území Středočeského kraje:

- 26 správních obvodů obcí s rozšířenou působností, které k 1.1. 2003 nahradily bývalé okresní úřady
- rozlohou je největší správní obvod s rozšířenou působností – Příbram (8 % rozlohy Středočeského kraje)
- nejmenší je správní obvod s rozšířenou působností – Neratovice (1 % rozlohy Středočeského kraje)

Region lze rozčlenit na:

- průmyslově zemědělský severovýchod, tj. úrodné Polabí (pěstování především obilí, cukrovky a zeleniny, průmysl koncentrovaný na Labi a Jizeře, hlavně strojírenství, chemie, potravinářství; lázeňství);

- převážně lesnatý jih a jihozápad (pěstování brambor a obilí, rozptýlený průmysl bez významných center, turisticky zajímavá oblast, vodní elektrárny, zdroje pitné vody);

- nejbližší okolí Prahy, tj. Pražská plošina (pěstování zeleniny, ovoce, cukrovky, těžba černého uhlí na Kladensku, skomírající metalurgie, pro Prahu zdroj pracovních sil, oblast rekreace a stavby rodinných domů).

4.2 Průmysl a investice Středočeského kraje

Středočeský kraj vykazuje v zemědělství a průmyslu vyšší podíl zaměstnanců než je republikový průměr, menší procento zaměstnanců než v republice působí ve Středočeském kraji ve službách. V poslední době má však růst jejich podílů nadprůměrnou dynamiku.

Praha jako centrum České republiky představuje pro středočeský kraj významnou

konkurenci, na druhé straně je nejdynamičtěji rostoucím územím v zemi, a to relativně velice malým. Pro střední Čechy představuje Praha „růstový pól“, a tedy jednak možnost zhodnotit průmyslové tradice regionu, jednak těžit z toho, že mnoho ekonomických aktivit se již nyní umísťuje mimo vlastní Prahu. Kraj je v tomto směru nesmírně aktivní neboť se mu podařilo získat nejvyšší státní podporu ze všech krajů ČR. Jedná se o 26% všech investičních projektů v hodnotě 13 miliard dolarů.

Dosáhnout hospodářského růstu v regionu, který je v tak těsné blízkosti Prahy znamená vytvářet podmínky pro získávání investic zahraničních společností i českých firem, podporovat existující podniky včetně malých a středních podnikatelů a dosáhnout toho, že v kraji budou vznikat nové firmy, které budou využívat snadného přístupu na rozsáhlý pražský trh. Rozvoj podnikatelských aktivit všeho druhu povede k diversifikaci ekonomiky regionu a tím i k vyšší konkurenceschopnosti.

4.3 Investiční zóny

Nejvýznamnější průmyslové zóny Středočeského kraje jsou Strategické průmyslové zóny (SPZ) a Ostatní průmyslové zóny dle usnesení vlády ČR č. 1100 z 31.8.2005. Ve Středočeském kraji se nachází dvě SPZ: Kolín-Ovčáry s obdobím realizace od roku 2005 a Kozomín (u Kralup nad Vltavou) s předpokládaným obdobím realizace od roku 2007. Do kategorie Ostatní průmyslové zóny (PZ) byla zařazena PZ Nymburk.

„Ve spolupráci s agenturou CzechInvest dokončil Středočeský kraj Vyhledávací studii pro lokalizaci brownfields na území Středočeského kraje. Výsledky vyhledávací studie budou sloužit mimo jiné k vytipování projektů, které bude možné podpořit v rámci programů podpory či grantových schémat v programovacím období 2007-2013 a zároveň také pro národní strategii regenerace brownfieldů v České republice. Velkými projekty revitalizace brownfields ve Středočeském kraji jsou např.: Poldi Kladno, bývalý důl Tuchlovice a bývalý vojenský výcvikový prostor (BVVP) Mladá“²³.

Ve středních Čechách se nachází přes sto průmyslových zón (viz příloha č. 1 tab.11). Většina zón je obsazena zejména společnostmi podílející se na automobilové výrobě (viz.příloha č.2. tab.12.). Jedná se o firmy spolupracující s největšími investory s TPCA a Škodou Mladá Boleslav. S těmito firmami oba koncerny spolupracují i ve světě, je více než

²³ <http://www.kr-stredocesky.cz/regionalni-rozvoj/investicni-prilezitosti>

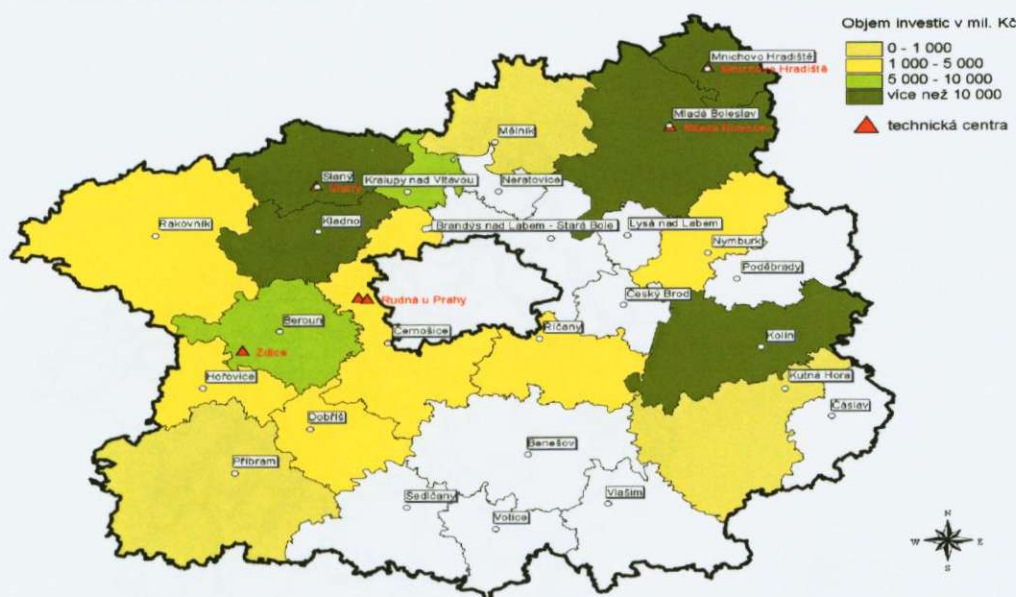
jasné, že v oblasti se vytváří regionální klastr. V kraji investovalo 24 firem s napojením na automobilový průmysl, tedy téměř polovina všech investic v kraji. Firmy přicházejí zejména z Evropy a USA, samozřejmě se projevuje vliv TPCA, zvýšeným zájmem japonských investorů (viz Příloha 3. tab.13.). Samotné investice vytvořili v kraji 4 728 nových pracovních míst a proinvestovali 17 mld. Kč. Všechny investice probíhaly s veřejnou podporou kraje většinou s 50% podporou.

Zajímavá je také koncentrace farmaceutických firem v okolí Kolína a Nymburka (Lonza, Fresenius-Kabi, Baxter), opět se jedná o firmy s podobným zaměřením na výzkum a vývoj biotechnologií. Jedná se o průmysl který nemá v regionu tradici o to je překvapivější investice těchto firem.

Většina investic je směřována zejména do průmyslových zón Mladé Boleslavi, Kolína, Kladna a Berouna. Můžeme předpokládat, že se ve všech případech jedná o oblasti s dobrou dopravní dostupností (dálnice, železniční koridor apod.). Jedná se také o oblasti, které mají v rámci kraje investiční prioritu což je vidět na samotných investicích kraje do průmyslových zón. Na vysokém vývozu Středočeského kraje se zásadní měrou podílí automobilka Škoda Auto v Mladé Boleslavi a TPCA v Kolíně, obě automobilky jsou největším exportéry a vytváří v regionu se svými subdodavateli průmyslový klastr. Mapa (obr.č.1) jasně ukazuje oblasti významných zahraničních investic M. Boleslav, Kolín a Kladno. V Kladně se jedná o firmy, které se podílí výrazně na dodávkách do mladoboleslavské Škody. Region je na tomto odvětví do značné míry závislý a je tedy náchylný vůči výkyvům celosvětové ekonomiky.

Atraktivita Středočeského kraje pro zahraniční investice souvisí s jeho exponovanou polohou v zázemí Prahy. Při srovnání sledovaných let vykazuje Středočeský kraj výrazný nárůst objemu PZI a stabilně si drží druhou pozici hned za Prahou v podílu na celkovém objemu PZI v ČR v absolutním vyjádření i v přepočtu na obyvatele. Většina investic směřuje do průmyslu, zvláště do automobilového.

Obr. č.1. Objem přímých zahraničních investic Středočeského kraje podle (1994-2005)



Zdroj: http://www.cnb.cz/www.cnb.cz/cz/statistika/platební_balance_stat/publikace_pb/pzi/PZI_2005_CZ.PDF

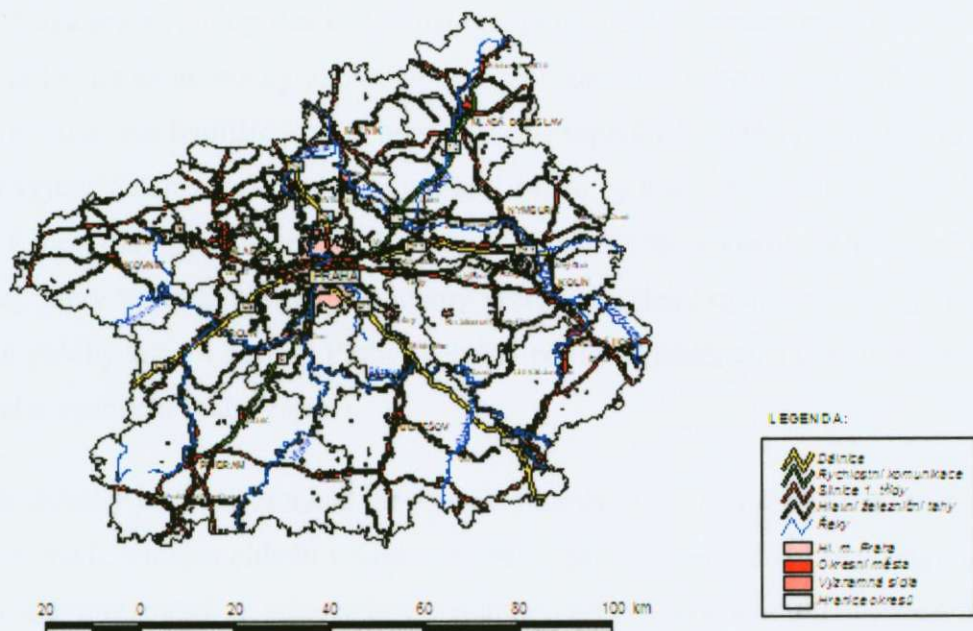
Pouze malá část projektů se nevěnuje výrobní činnosti. Největší technologické centrum (TC) bylo založeno v Mladé Boleslavi (německá investice Škoda Auto). Na úrovni kraje přitahují nejvíce investic centra automobilového průmyslu – Mladá Boleslav (dlouhodobě) a Kolín (po příchodu TPCA) viz obr. č.1.). Nadprůměrnou pozici si v tomto ohledu drží také oba okresy v zázemí Prahy – Praha-západ a okres Beroun. V okolí významných tranzitní spojení, spojení Východ – Západ.

4.4 Dopravní infrastruktura kraje

Veškeré dopravní systémy jsou ovlivněny faktem, že hlavní město leží v centru regionu a přes území kraje vedou historicky radiálně uspořádané hlavní tranzitní sítě. Středočeský kraj má kromě Prahy nejhustší a nejpřetíženější dopravní síť v republice. Dobrá dostupnost silniční i železniční dopravy je jedním z lákadel pro zahraniční investory ve Středočeském kraji. I zde se však kromě výhod nevyhnou investoři některým problémům. Na území Středočeského kraje se nachází 9400 km silnic (17 % celostátní sítě, 26 % sítě krajů v Čechách), z toho 780 km silnic I. třídy, 174 km dálnic a 131,5 km rychlostních silnic. Nákladní silniční doprava přepraví na území Středočeského kraje a z něj 89 % zboží a 99 %

zboží v rámci kraje.

Obr. č.2. Dopravní síť regionu



Zdroj: http://www.euroanalysis.cz/docs/SCK_doprava.pdf

Ve středočeském kraji chybí propojení významných středočeských měst po kvalitním regionálním okruhu. Dopravní infrastruktura Středočeského kraje je výrazně ovlivněna dopravními problémy Prahy. Naopak výhodou jsou Hlavní silniční tahy ve Středočeském kraji, které tvoří síť dálnic a rychlostních silnic a jsou velkou výhodou kraje při získávání investic.

Železniční přeprava ve Středočeském kraji je orientována především na Prahu. Z příjezdů do kraje připadá 80 % na Prahu, vnitroregionální cesty tvoří 36 % všech cest se zdrojem nebo cílem ve Středočeském kraji. 12 % cest se zdrojem nebo cílem v kraji se odehrává v rámci integrovaných dopravních systémů. Hlavní železniční tahy ve Středočeském kraji probíhají v rychlostních koridorech, které navazují na strukturu mezinárodních koridorů a spojují republiku se sousedními zeměmi a v současnosti probíhá jejich modernizace a optimalizace. Hustota silniční i železniční sítě jednoznačně tvoří atraktivní území pro zahraniční investory, proto není překvapivý objem investic v kraji, který je výrazně vyšší než v ostatních regionech republiky. Potlačuje i do pozadí významný fakt, že Středočeský kraj

nemá jedno významné centrum. Naopak přesycenost Prahy, která leží v uprostřed kraje, zvyšuje příliv investic do regionu. Rychlá dostavba dálniční sítě v okolí i železničních koridorů směřující do Prahy, výrazně kraji prospěla a zvýhodnila jej před ostatními regiony.

5. Lidské zdroje

Nabídka pracovních příležitostí v regionu je výrazně ovlivněna pražským trhem práce. Více než polovina ekonomicky aktivních obyvatel Středočeského kraje (51,7 %) vyjíždí do zaměstnání mimo své bydliště, což je nejvíce v celé republice. Ještě výrazněji se to projevuje na podílu vyjíždějících zaměstnanců mimo kraj svého bydliště. Ze Středočeského kraje totiž vyjíždělo v roce 2001 pracovat do jiného kraje více než 18 % ekonomicky aktivních obyvatel, což je údaj, který výrazně převyšuje hodnoty všech ostatních krajů. Tento jev je přirozeným důsledkem polohy kraje v zázemí Prahy (největší podíly vyjíždějících pak přirozeně vykazují okresy Praha-východ a Praha-západ).

Středočeský kraj má dlouhodobě vysoké průměrné mzdy v rámci ČR. Pozice kraje v republice se navíc v tomto ohledu v čase výrazně zlepšuje. "V roce 2004 kraj zaujímal druhou příčku po hlavním městě a jako jediný z mimopražských krajů se blíží průměru ČR. Ze srovnání mezd uvnitř kraje vychází zdaleka nejlépe okres Mladá Boleslav, kde je průměrná mzda dokonce vyšší než ve dvou pražských obvodech (Praha 12 a 3). Naopak okresy Rakovník, Příbram, Nymburk a Benešov mají nejnižší mzdy z celého kraje"²⁴. Znovu se tedy projevuje jev zhoršující se situace s klesající exponovaností území vůči Praze.

Míra nezaměstnanosti ve Středočeském kraji je ve srovnání s ostatními kraji nízká. Lepších hodnot dosahuje pouze Praha a podobně jako Středočeský kraj jsou na tom ještě kraje Jihočeský a Plzeňský. Podobně pozitivně je možné hodnotit i další aspekty trhu práce. "Středočeský kraj měl v roce 2003 po Praze nejméně uchazečů na 1 volné pracovní místo (7,4) a má rovněž podprůměrný podíl dlouhodobě nezaměstnaných na celkovém počtu lidí bez práce. Nejnižší nezaměstnaností se vyznačují SO ORP s největší exponovaností k Praze, příp. dalším rozvojovým centřům (zejm. Mladé Boleslavi). Nejvyšší míra nezaměstnanosti je v SO ORP Kutná Hora, Čáslav, Kladno, Slaný, Mělník a Příbram postižených perifernější polohou, případně strukturálními problémy"²⁵. Tyto regiony mají

²⁴ <http://www.kr-stredocesky.cz/stredocesky-kraj>

²⁵ [http://www.czso.cz/xs/redakce.nsf/i/E293379D6F405216C12572CF0046F565/\\$File/letakSTC2006.pdf](http://www.czso.cz/xs/redakce.nsf/i/E293379D6F405216C12572CF0046F565/$File/letakSTC2006.pdf)

také horší strukturu nezaměstnaných (např. vysoký podíl dlouhodobě nezaměstnaných).

Tabulka č.2. Klíčové ukazatele trhu práce

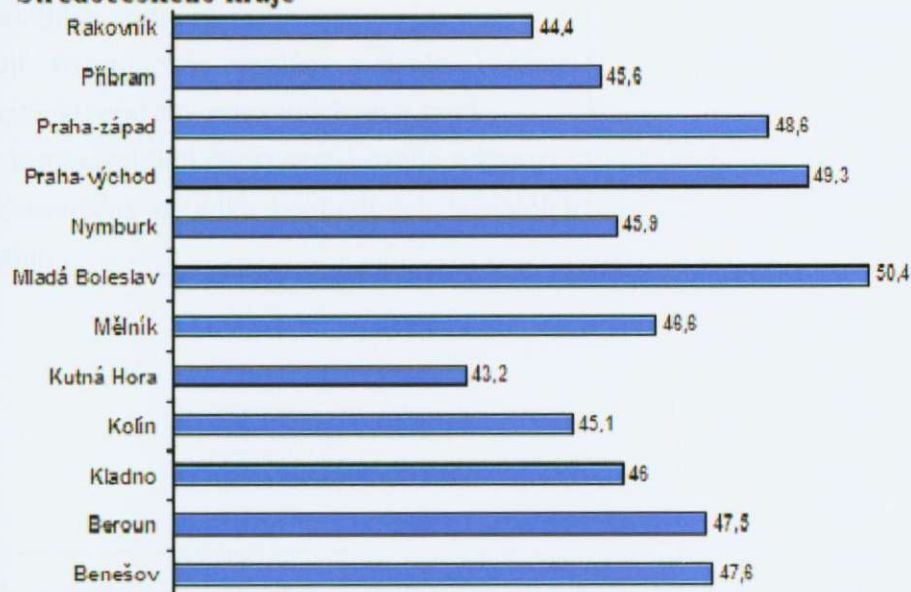
ukazatel (jednotka, rok)	Střední Čechy	Česká republika
průměrná mzda (ČR = 100; 2004)	98,1	100,0
růst průměrné mzdy v letech 1995–2004 (%)	226,6	227,4
registrovaná míra nezaměstnanosti (%; 2003)	7,43	10,31
podíl dlouhodobě nezaměstnaných (%; 2003)	33,6	40,3
počet uchazečů na 1 volné pracovní místo (2003)	7,4	13,5

Zdroj: ČSÚ a MPSV

Ekonomická aktivita obyvatelstva

Ve Středočeském kraji je 46,8 procent obyvatel ekonomicky aktivních. Počet ekonomicky aktivního obyvatelstva ve Středočeském kraji od roku 1991 poklesl z 51,7 na 46,8 procent. Z mužů je ekonomicky aktivních 53,5 procent a z celkového počtu žen je 40,4 % je ekonomicky aktivních.

Graf č.4. podíl ekonomicky aktivních obyvatel v okresech Středočeského kraje



Zdroj: Předběžné výsledky SLDB 2001

- Nejvyšší podíl ekonomicky aktivních obyvatel je v okrese Mladá Boleslav – více než polovina obyvatel okresu je zaměstnána.
- Nejméně ekonomicky aktivních obyvatel má okres Kutná Hora.
- Z hlediska ekonomické aktivity občanů se údaje neliší od států Evropské unie, kde je ekonomicky aktivní 45,2 procent obyvatel.
- Více než polovina ekonomicky aktivních obyvatel Středočeského kraje dojíždí do práce mimo své bydliště, což je nejvíc v celé republice.²⁶
- Mezi okresy s nejvyšším podílem pracujících mimo své bydliště patří Praha-západ, Praha-východ a Beroun.

5.1 Analýza středočeského regionu

Tab. č. 3. Rozvoj lidských zdrojů

Slabé stránky	Silné stránky
<p>zhoršující se demografická struktura obyvatelstva</p> <p>zčásti nevyhovující struktura středních škol</p> <p>malá nabídka alternativních aktivit mladých lidí a dětí</p> <p>chybí systém celoživotního vzdělávání</p> <p>nedostatek pracovních příležitostí v některých okresech a růst nezaměstnanosti absolventů škol</p> <p>v oblasti odborného vzdělávání chybí zapojení sociálních partnerů</p> <p>není rozpracován systém odhadu budoucí poptávky potřeby pracovních sil v kraji</p> <p>nedostatečná funkčnost neziskového sektoru</p> <p>nedostatečná nabídka komunitních sociálních služeb</p>	<p>kvalitní a stabilizovaná sociální struktura obyvatelstva</p> <p>vytvořená síť škol a školských zařízení</p> <p>vyvážená síť muzeí, galerií a veřejných knihoven</p> <p>migračně přitažlivá oblast v zázemí Prahy (suburbánní prsteneček)</p> <p>dostatečná síť zdravotnických zařízení</p> <p>kvalifikovaná a ve srovnání s Prahou i relativně levná pracovní síla</p>

²⁶ Podrobnější údaje o vyjížděcí a dojížděcí za prací budou k dispozici ve výsledcích SLDB 2001, které se v současné době zpracovávají a budou k dispozici během roku 2002.

Tab. č.4 Analýza kraje

Silné stránky kraje	Slabé stránky kraje
Značný celkový přírůstek obyvatelstva (nejvíce ze všech krajů) v důsledku pozitivního migračního salda	Rozdrobenost sídelní struktury, málo velkých center (stínový efekt Prahy)
Nižší výrobní náklady ve srovnání s Prahou	Závislost ekonomiky kraje na jednom odvětví – automobilovém průmyslu
Dobrá dopravní dostupnost do Prahy	Extremní zatíženost některých úseků silniční sítě (nejvyšší v ČR)
Silná vědeckovýzkumná základna kraje	Chybějící silniční obchvaty měst a obcí
Hustá síť dopravních cest (silnic a železnic)	Nerovnoměrnost územní připravenosti

Tab.č.5 Prognóza kraje

Hrozby	Příležitosti
lokální problémy s nezaměstnaností a rostoucí riziko nezaměstnanosti některých skupin obyvatelstva prolongace podprůměrné výše mzdy povede k podprůměrné kvalitě života pokles společenských funkcí sídel a posilování pouze obytných funkcí v dostředním kruhu kolem hlavního města vyliďňování venkova chybějící zákony v oblasti veřejných služeb	vznik nových pracovních míst ve službách a v malých a středních podnicích zajištění přístupu všech obyvatel k informačním zdrojům rozvoj venkova (území vhodné k výstavbě, dálniční úseky, atd.) vytvářejí se podmínky pro reformu systému vzdělávání existují strategické dokumenty rozvoje České republiky i regionů související s rozvojem lidských zdrojů

6. Kolínský region a sousedící okresy

Okres Kolín leží ve východní části Středočeského kraje. Má protáhlý tvar od západu k východu. Východní hranici tvoří okresy Hradec Králové a Pardubice. Na severu hraničí s okresem Nymburk, na západě s okresem Praha-východ, na jihu s Benešovem a Kutnou Horou.

²⁷Svojí rozlohou 846 km² zaujímá okres 7. místo ve Středočeském kraji a 7,7 % z jeho rozlohy. K průměrným okresům kraje patří také svou hustotou osídlení 113,2 obyvatel na km². K 1. lednu 2004 náleželo do okresu Kolín 100 obcí, ve kterých žilo 95 786 obyvatel, 46 750 mužů a 49 036 žen. V sedmi městech okresu – Českém Brodě, Kolíně, Kostelci nad Černými lesy, Kouřimi, Pečkách, Týnci nad Labem a Zásnukách žilo 51,5 % všech obyvatel, přičemž v největším městě Kolíně počet obyvatel kolísá na hranici 30 tisíc. Průměrný věk obyvatel okresu Kolín činil 40,2 roku, což je nejvyšší průměrný věk ze všech okresů kraje a hodnota indexu stáří 102,6 prozrazuje, že v okrese žije více obyvatel ve věku poproduktivním než ve věku předproduktivním.

Okres lze charakterizovat jako průmyslově zemědělský. Není zde žádný dominantní průmyslový podnik, ale je zde řada větších i menších podniků reprezentujících různá odvětví. Převažuje zaměření elektrotechnické, strojírenské, chemické a polygrafické. Zásadní změnou ekonomického potenciálu okresu je však budování průmyslových zón Kolín – Štárlka a zejména Kolín - Ovčáry s dominující továrnou TPCA (Toyota Peugeot Citroen Automobile, s.r.o.) na výrobu malých osobních automobilů.

²⁸Podle výsledků SLDB 2001 činil podíl ekonomicky aktivního obyvatelstva na celkovém počtu obyvatel 51,6 % a míra ekonomické aktivity u mužů (69,5 %) i žen (52,9 %) byla pod průměrem kraje. Největší počet ekonomicky aktivních osob působil v průmyslu. Případlo na něj 27,2 % ekonomicky aktivních, ale tento podíl měl v porovnání s předchozími lety výrazně klesající tendenci. Stejná situace je i v zemědělství, kde za posledních deset let klesl podíl pracujících přibližně o 10 procentních bodů až na 4,7 % z ekonomicky aktivních. Naopak stoupající podíl zaměstnaných vykazuje stavebnictví a terciální sféra. Relativně nejvyšší podíl žen pracuje v odvětvích školství a zdravotnictví. Podíl žen na celkovém počtu

²⁷ <http://www.czso.cz/xs/redakce.nsf/i/home>

²⁸ [http://www.czso.cz/xs/redakce.nsf/i/E293379D6F405216C12572CF0046F565/\\$File/letakSTC2006.pdf](http://www.czso.cz/xs/redakce.nsf/i/E293379D6F405216C12572CF0046F565/$File/letakSTC2006.pdf)

ekonomicky aktivních osob v těchto odvětvích přesahuje v souhrnu 80 %. V roce 2003 byl okres Kolín s průměrnou mzdou 15 998 Kč v porovnání s ostatními okresy kraje na osmém místě, proti průměrné mzdě v kraji byla průměrná mzda na okrese Kolín nižší o 1 067 Kč.

²⁹K 31. 12. 2003 bylo v rámci okresu Kolín evidováno 4 775 uchazečů o zaměstnání, což představuje registrovanou míru nezaměstnanosti 10,23 %. To je druhá nejvyšší míra nezaměstnanosti v kraji. Z tohoto důvodu je pro trh práce nejen v okrese Kolín, ale i širším regionu, velice významná výstavba továrny na výrobu automobilů TPCA, která by měla v roce 2005 zaměstnat přímo 3 500 pracovníků a současně vnést oživení i do dalších odvětví.

6.1 Průmysl Kolínska a v okolních regionech

Na úrovni kraje přitahují nejvíce investic centra automobilového průmyslu – Mladá Boleslav (Škoda) a Kolín (TPCA).

Podle objemu investic sice také stojí na prvním místě německé podniky (přibližně 37 %), nicméně japonsko-francouzský projekt TPCA je výší prostředků naprosto ojedinělý (více než 30 % veškerých zahraničních investic ve Středočeském kraji za období 1998 - 2005).

Samotná investice do TPCA ovlivnila nejen okres Kolín ale i okolní okresy (viz. Tab.). Investice směřující do této oblasti mají ve většině případů přímou návaznost na automobilový průmysl a jejich důvod je v návaznosti s výstavbou TPCA. Ve velké míře se jedná o firmy, se kterými japonská Toyota spolupracuje po celé světě, ať se již jedná o Peguform, americký Lear nebo japonský NYK Logistic. Když si podrobněji prohlédneme tabulku investic zjistíme, že jedna třetina veškerých investic se týká automobilového průmyslu. Vliv automobilky na region naprosto zřejmý. Díky investici dochází k obnově strojírenské tradice na Kolínsku. V návaznosti na systém Toyoty tzv. ³⁰just in time (JIT), očekává region další investice.

Druhou skupinou významných investorů jsou farmaceutické firmy, kdy na poměrně malé prostoru se objevují investice tří farmaceutických firem (viz tab.) – Kolín, Kouřim a

²⁹ Málík. J. Výroční zpráva o situaci na trhu práce na Kolínsku, 2006, Úřad práce Kolín

³⁰ bez skladový systém dodávek, kdy každý výrobní proces je zásobován jen produkty a materiálem, který potřebuj v požadovaném množství a kvalitě, bez zbytečných manipulací a kontrol. Odběratelské vztahy jsou založeny na důvěře a dlouhodobé spolupráci

Nymburk.

Tab č.6. Investice v Kolínském okrese

Společnost	sektor	země	Kč	nově vytvořená prac místa	Míra veřejné podpory v %	okres
CEBALSOL s.r.o.	plastikářský	Německo	1 339,00	150	50	Kolín
VDO Česká Republika, s.r.o.	elektronický	Německo	6 271,00	1 900	40	Praha - východ
Baxter BioScience s.r.o.	zdravotnický	Švýcarsko	1 974,00	184	50	Kolín
PEGUFORM PLASTIC, s.r.o.	automobilový	Česká republika	1 743,00	702	50	Nymburk
Lonza Biotec s.r.o.	biotechnologie	Nizozemí	1 565,00	80	40	Kolín
ESSA CZECH, spol. s r.o.	automobilový	Španělsko	790	125	44	Praha - východ
Mi-King s.r.o.	kovozpracující	Japonsko	578,22	48	49	Kolín
ASMO Czech s.r.o.	automobilový	Japonsko	409,88	122	50	Kutná Hora
Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech s.r.o.	automobilový	Japonsko, Francie	23 500,00	3 000	15	Kolín
KOPOS KOLÍN, a.s.	ostatní	Česká republika	295	20	50	Kolín
Fresenius HemoCare CZ s.r.o.	zdravotnický	Německo	219	151	50	Nymburk
Lear Corporation Czech s.r.o.	automobilový	USA	475,4	342	44	Kolín
DEHTOCHEMA BITUMAT, a.s.	chemický	Česká republika	450	52	50	Kutná Hora
Parker-Hannifin s.r.o.	plastikářský	Německo	237	110	50	Nymburk
Changhong Europe Electric s.r.o.	elektronický	Čína	212,34	300	50	Nymburk
GOLDBECK Prefabeton s.r.o.	ostatní	Německo	299,78	60	50	Kutná Hora
LE & CO - Ing. Jiří Lenc, s.r.o.	ostatní	Česká republika	380,7	29	50	Praha - východ

Zdroj CNB

„Vzhledem k blízké poloze mladoboleslavské Škodovky, lze předpokládat další příliv firem spolupracujících s automobilovým průmyslem do této oblasti. Je více než zřejmé, že na severovýchod od Prahy vzniká významný republikový automobilový klastr“.³¹

„Krátkodobě to pro Kolín takový přínos není, v budoucnu, ale investice městu přinese

³¹ <http://www.econ.muni.cz/~zidek/Jahn.htm>

rozvoj, zejména v oblasti bydlení, služeb nebo dopravy. Což by se mělo projevit za pět až šest let, kdy přímo na město investice dopadá.“³²

Podle radnice vznikl městu v souvislosti s továrnou asi miliardový dluh. Podle bývalé starostky Zdenky Majerové (SNK), která stála u zrodu investice, ale není zadlužení tak vysoké.

Již teď je zřejmé, že velká investice s sebou přinesla i méně pozitivní prvky, například zvýšení dopravy. I proto bude záležet kdy se podaří dokončit obchvat města. Lze předpokládat, že úroveň zátěže, kterou Kolín měl v rámci projektu, je akceptovatelná a Kolín by ji mohl unést.

Samotný vliv se pro okolí okresy objevuje již nyní, vzhledem k dohodě mezi TPCA a vládou došlo k výraznému urychlení výstavby dálnice D11 do Hradce Králové což výrazně zvýší investiční atraktivitu regionu.

6.2 Doprava

„Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD) zprovozní v prosinci 2005 úsek dálnice D11 mezi Žehuní a Chýští, který má umožnit výrobnímu záводу TPCA v Kolíně - Ovčáry využít novou dopravní infrastrukturu pro hladký průběh výroby a logistiky automobilů a uvolnit dopravu v dopravně přetíženém městě Chlumeck nad Cidlinou. Výstavba probíhala od léta 2004 a být ukončena za rekordních čtrnáct měsíců, ale problémy přírodního charakteru (výstavba v oblasti lužních lesů) způsobily prodlevu ve výstavbě. Jedná se tedy o nejrychleji vybudovanou dálnici nejenom v České republice, ale i v celé Evropě.“³³

Podle vládního slibu výrobnímu závodu TPCA z roku 2001 má být úsek zprovozněn v roce 2005. Již v prosinci 2005 budou mít automobily možnost využívat polovičního profilu dálnice D11. Plnohodnotná dálnice D11, která celkově propojí Prahu s Hradcem Králové má být podle plánů zprovozněna koncem roku 2006. Celková cena dosáhne 15 miliard korun.

TPCA již dnes využívá hlavní tahy na Prahu (přes II/125 na D11 u Poděbrad), což je hlavní dopravní proud z továrny a na dálnici D1 (směr Havlíčkův Brod po I/38).

Kvůli požadavku TPCA byla za 403 miliony korun zrekonstruována silnice II/125

³² <http://www.econ.muni.cz/~zidek/Jahn.htm>

³³ Sovík J. článek 16.1.2009, článek doplněn 11.1.2007 <http://www.dalnice.com/d/d11/d11.htm>

(„ve směru od továrny k dálnici D11 u Poděbrad přes Velký Osek“³⁴), která byla uvedena do provozu v červenci 2004 a nyní se podobně přebudovává silnice II/328 za 542 miliony korun, jejíž plánované dokončení je v říjnu 2005 (směrem od továrny TPCA k dálnici D11 u Žehuně po silnici na Hradec Králové). Celkové náklady na výstavbu komunikací mezi továrnou a dálnicí D11 tak dosáhly výše 945 milionů korun.

6.3 Lidské zdroje v regionu

Okres Kolín má pestrou odvětvovou strukturu hospodářství a tím i bohatou profesní nabídku pracovního uplatnění. Jsou zde zastoupena téměř všechna odvětví průmyslu, významný je podíl stavebnictví, dopravy, zdravotnictví, zemědělství a dalších služeb. Za poslední dva roky došlo k obrovskému rozvoji automobilového průmyslu. Negativem může být, že pracovní místa jsou převážně v dělnických profesích, rozvoj výzkumných, vědeckých a výše kvalifikovaných pozic stagnuje. Největšími zaměstnavateli na okrese je Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech s.r.o., Oblastní nemocnice Kolín a České dráhy.

Sledování ekonomických subjektů na okrese Kolín provádí úřad práce z dostupných údajů živnostenských úřadů, správy sociálního zabezpečení a statistického úřadu. Hlavním předmětem monitoringu je především počet, druh a sídlo subjektů a počty zaměstnanců a popř. volná pracovní místa.

Trh práce na okrese Kolín významně ovlivňuje vyjíždka a dojíždka za zaměstnáním. Poslední relevantní údaje o počtech takto migrujících pracovníků jsou ze sčítání lidu v březnu 2001. Dle těchto údajů vyjíždělo za prací z okresu Kolín cca 12 000 občanů a naopak do okresu Kolín přijíždělo cca 5 500 občanů z jiných regionů. Je možné se domnívat, že stejná migrace pracovníků byla i v roce 2005. Nejvíce ze sousedních regionů ovlivňuje trh práce kolínského okresu hlavní město Praha, která nabízí velmi dobrou dopravní obslužnost, především v západní části okresu funguje pražský integrovaný dopravní systém, který „obsluhuje“ i menší obce. Do Prahy tak dojíždělo cca 8 000 občanů a je důvodné se domnívat, že tento počet i poroste, především u výše kvalifikovaných pracovníků.

„K 30. 6. 2006 bylo v registru úřadu práce 21 045 subjektů, z toho 20 453 subjektů (97,1%) mělo sídlo na okrese Kolín a 592 subjektů (2,8%) mělo sídlo mimo okres Kolín.

³⁴ jedná se vlastně o obchvat, který významně zredukoval kamionovou dopravu mezi dálnicí a TPCA. Obce v nejbližším okolí továrny nepocítují zvýšený kamionový provoz, narozdíl od Kolína

Z celkového počtu subjektů je 16 518 (78,5%) fyzických osob a 4 527 (21,5%) právnických osob³⁵.

V roce 2004 se situace na trhu práce v okrese Kolín začala výrazně měnit v souvislosti s naplňováním nově vznikajících pracovních míst v dokončovaných průmyslových zónách v Kolíně. V roce 2005, kdy byl zahájen plný provoz většiny velkých zaměstnavatelů v průmyslových zónách a nových obchodních centrech (OBI, TESCO), se výrazně zvýšil počet zaměstnávaných osob v okrese. V 1. pololetí 2006 se již počet zaměstnanců v průmyslových zónách ustálil na plánovaném počtu a zaměstnavatelé nahlašují uvolněná a vznikající pracovní místa postupně a po malých počtech.

7. Geneze investice TPCA v Kolíně

Vznik průmyslové zóny

Poptávka BMW iniciovala v roce 2001 vznik průmyslové zóny v Kolíně-Ovčárech, do které se o rok později rozhodly umístit svůj společný závod Toyota a PSA.

V létě 2001 oznámila BMW, že svůj nový závod postaví v saském Lipsku, zavládlo v Čechách zklamání. Kolínská lokalita totiž patřila k favorizovaným uchazečům o tuto investici vedle francouzského Arrasu a tří německých měst – Augsburgu, Schwerinu a právě Lipska. Nejnovější výrobní závod koncernu BMW zahájil výrobu 1. března 2005, tedy jen o den později než kolínská TPCA. Vyrábějí se zde zatím limuzíny nové řady 3, které jsou vedle Lipska montovány ještě v Mnichově, Řezně a jihoafrickém Roslynu. Výrobu zahájily v březnu dvě tisícovky zaměstnanců s plánem, že dosáhne tento počet během dvou let až 5 500 lidí, ovšem včetně zaměstnanců modulových dodavatelů.

Výrobní kapacita závodu je projektovaná na montáž 650 vozů denně. Pro srovnání, v TPCA najde práci 3 000 lidí a maximální denní kapacita by měla dosáhnout úrovně 1 100 vozů denně ve třech směnách.

Při stavbě nového závodu BMW byly použity všechny moderní poznatky o současné automobilové výrobě. Srdcem závodu je centrální komunikační budova, okolo níž jsou umístěny provozy svařovny, lakovny a montáže skýtající široké možnosti dalšího rozšíření.

³⁵ Máslík. J. Výroční zpráva o situaci na trhu práce na Kolínsku, 2006, Úřad práce Kolín

Lisovna v Lipsku není, protože velkorozměrové lisované díly jsou přiváženy z centrální lisovny v Regensburgu. Asi nejpodstatnější rys, který odlišuje TPCA v Kolíně od BMW v Lipsku, je vliv na dodavatelskou infrastrukturu. "Zatímco TPCA přilákala do České republiky desítky nových dodavatelských podniků, podle Huberta Bergmanna vybudování závodu v Lipsku nemělo za následek vznik žádného nového dodavatelského závodu v okolí Lipska. BMW provádí nákup centrálně pro všechny čtyři závody (v případě BMW 3), a proto zde nevznikl žádný dodavatelský park, jako tomu bylo například v případě slovenského Volkswagenu"³⁶. Ve světle těchto skutečností tak dnes poněkud naivně vypadá dřívější snaha agentury Czechinvest o přeměnu příhraničních regionů na Ústecku, Mostecku a Chomutovsku na dodavatelské předpolí lipského závodu. BMW v Lipsku má jen čtyři modulové dodavatele. Thyssen Krupp dodává přední a zadní nápravy, Faurecia má na starosti modul čelní masky vozu (Frontend) a přístrojové desky (Dashboard). TI Group zajišťuje dodávku fluidních systémů, přípravu a dodávku interiérových modulů zase společnost IndustrialeSud. Sekvenční dodávky zkompletovaných modulů na montážní linku zajišťuje automatický přepravník z „dodavatelského centra“, které je součástí továrního areálu. BMW uvádí, že celkové investiční náklady na vybudování nového závodu v Lipsku dosáhnou hodnoty 1,3 miliardy euro, výše investičních pobídek od německé a saské vlády na 30% této sumy.

„Plánované investiční náklady TPCA byly původně projektovány na 1,5 miliardy euro, ovšem díky výhodnějšímu kurzu Eura k japonskému jenu se odhaduje, že budou nižší o cca 200 miliónů euro. Podíl veřejné podpory se pohybuje někde na úrovni 15% investičních nákladů. Jsou-li tyto údaje reálné, pak nevládními organizacemi kritizovaná míra státní podpory investic pro TPCA není ve srovnání s podporou německou nijak přemrštěná, a to i po zahrnutí dalších úlev souvisejících s úpravou pozemků a podporou zaměstnanosti"³⁷. To, co projekty BMW a TPCA provázelo od samého počátku byl značný politický zájem. "Německo procházelo na začátku dekády hlubokou ekonomickou recesí a tak si Schröderova vláda nemohla dovolit, aby jí investici takové velikosti sebrali sousedé. Kancléř nakonec dosáhl svého, ale dovolím si tvrdit, že se tak nestalo na úkor České republiky, která z projektu TPCA získala pravděpodobně více, než kdyby se v Kolíně usadila BMW"³⁸.

³⁶ Vladimír Kaláb *Hospodářské noviny*, 17. 3. 2004

³⁷ <http://www.mpo.cz/zprava13814.html>

³⁸ http://www.cerge-ei.cz/news/in_the_media/data/Kocenda%20CRo6%2007-02-2006.pdf

7.1 TPCA v Kolíně

Toyota Motor Corporation a PSA Peugeot Citroën podepsaly 12. července 2001 dohodu o spolupráci týkající se společné výroby nového typu automobilu. Za účelem realizace tohoto projektu založí Toyota Motor Corporation a PSA Peugeot Citroën společný podnik, v němž budou vlastnit 50% podíl. Obě společnosti však i nadále zůstanou nezávislé. Toyota bude odpovědná za vývoj a výrobu a PSA Peugeot Citroën za nákup a logistiku. Vzájemná spolupráce tak umožní investorům sdílet a minimalizovat náklady na vývoj a výrobu.

Společnost Toyota Peugeot Citroën Automobile (TPCA) byla založena v březnu 2002 a od českého státu získala příslib těchto pobídek:

- úplnou slevu na dani z příjmu po dobu maximálně deseti let;
- hmotnou podporu na nově vytvořená pracovní místa a na rekvalifikace;
- převod technicky připraveného pozemku za zvýhodněnou cenu.

Maximální míra veřejné podpory přitom nesmí přesáhnout 15 % předloženého investičního záměru, který v případě TPCA činí 23,5 miliard korun. Absolutní výše podpory, kterou může TPCA získat, tak může činit maximálně 3,5 miliardy korun. Pokud tedy například dosáhne sleva na dani této částky dříve než za deset let, daňové prázdny končí.

Tab. 7. TPCA v Kolíně v datech

Název	Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech (TPCA)
Místo	Kolín, Česká republika
Vedení	Masatake Enomoto, prezident společnosti
Založení	12.července 2001
Výrobní kapacita	Přibližně 300 000 vozů ročně
Rozloha závodu	124 hektarů
Výrobní fáze	Výroba vozidel (lisování, svařování, lakování a finální montáž)
Investice	1,3 miliardy eur (včetně výzkumu, vývoje a nákladů na spuštění závodu)
Spuštění výroby	28. února 2005
Zaměstnanci	Přibližně 3 000 pracovníků

Zdroj: www.tpca.cz/cz

Součástí infrastruktury výrobního závodu Toyoty a PSA v Kolíně se stane i tisíc bytů. V průběhu dalších tří až čtyř let vznikne v průmyslové zóně Kolín - Ovčáry v blízkosti výrobního závodu společnosti TPCA obytná čtvrť s tisícem bytů, přičemž většina z nich bude určena právě pro zaměstnance továrny. Pouze 150 z nich bude totiž prodáno majitelům, zbývajících 850 bytů bude připraveno přijmout pracovníky TPCA, kterým tedy pravděpodobně bude v případě skončení pracovního poměru byt odebrán. Kolín za předpokládané podpory státu tak umožní získat práci s možností ubytování, což by mohlo nalákat též lidi ze vzdálenějších regionů. Pro třetinu lidí z předpokládaného počtu 3 000 zaměstnanců tak bude postaráno o ubytování. O přidělení bytů rozhodují objektivní kritéria: zvýhodnění jsou zaměstnanci na nejnižších pozicích, naopak manažeři na byt nárok nemají.

„Podle memoranda o porozumění mezi českou vládou a konsorciem Toyota/PSA má továrna k dispozici celkem 850 bytů. Ty byly předávány postupně, jak továrna nabírala lidi. V návaznosti na to vypracovalo v září 2003 Ministerstvo pro místní rozvoj harmonogram, podle něhož měly být poslední byty kolaudovány do konce letošního června (2006)“³⁹.

7.2 Bytová výstavba v souvislosti s investicí

Město muselo dokoupit přes 7 000 m². Projektanti totiž tři ze čtrnácti domů vyprojektovali jinde, než město původně počítalo. K objektům bylo třeba vybudovat i silnici. Cena pozemků pod budoucími domy bude stejná jako při předchozí koupi v této lokalitě, tedy 1 090 Kč za m².

Areál bývalých kasáren je majetkem města Kolín, které je také investorem infrastruktury i bytové výstavby. Ta je financována částečně z dotací ministerstva pro místní rozvoj a Státního fondu rozvoje bydlení a částečně bankovním úvěrem.

Město pro potřeby TPCA postavilo 856 bytů, z toho 291 bude v bývalých kasárnách v Pražské ulici a zbytek U Vodárny. Druhý bytový objekt, označený A02, vznikl přebudováním původního objektu kasáren. Stavba byla zahájena 24. 7. 2004 a byla stejně jako první dům dokončena v rekordním čase. Kolaudace domu proběhla 19. 10. 2004. Dům má celkem 4 nadzemní podlaží (přízemí a 3 poschodí) a je v něm 36 bytů včetně dvou bezbariérových, a to

³⁹ podnikatel-info.cz/download.php?file=pdf/2006/11-12.pdf

od garsoniér po byty 3 + 1. V lokalitě "Kasárna" byly ještě zrekonstruovány dva objekty s celkem 69 byty a vybudovány dva nové objekty s celkem 129 byty.

Na projektu objektu A02 se podílela akciová společnost HYDROPROJEKT, hlavní architektkou celé lokality je ing. arch. Hana Pálková. Generálním dodavatelem stavby je akciová společnost Geosan Group z Kolína. Tato společnost působí převážně v Kolíně. Jejimi dceřinými společnostmi jsou Geoindustrie, Envicon, Geosan Dopravní stavby a developerská společnost Homolka Group.

V lokalitě U Vodárny se začalo stavět ihned po vybudování inženýrských sítí. Na stavbu bytů dal stát Kolínu dotaci 335,5 milionů Kč, zbylých 411,5 milionů Kč hradí město úvěrem. "Ve výběrovém řízení na poskytnutí úvěru 411,5 milionu korun městu Kolín, za které postavila radnice byty pro novou továrnu TPCA, společně zvítězily Česká spořitelna (ČS) a Komerční banka (KB). Úvěr má splatnost 20 let, nejpozději však 31. prosince 2025. Půjčka je zajištěna ručitelským závazkem Státního fondu rozvoje bydlení (SFRB)"⁴⁰.

V Kolíně vzniklo 850 nových bytů, přednostně určených pro zaměstnance TPCA. Stát na ně dal dotaci 335,5 milionu Kč, zbývajících 411,5 milionu korun pokryje město úvěrem výše uvedeným úvěrem. Splátky bude Kolín hradit ze svého rozpočtu. Závazky z úvěru pokryje výnosem nájemného z bytů. Příprava stavby bytů dostala do skluzu. Důvodem je odvolání neúspěšných účastníků výběrového řízení na projektanta domů, které řešil až antimonopolní úřad. Smlouva s vítězným Hydroprojektem proto byla uzavřena až v prosinci 2004. Ministerstvo pro místní rozvoj zpozdilo přípravu bytů pro TPCA tak, že na zakázku již nebylo možné vypsát výběrové řízení. Vzhledem k průtahům ve výběrových řízeních a k problémům s výkupem pozemků došlo k velkému zpoždění ve výstavbě bytů. To mělo za následek zrušení výběrového řízení na výstavbu a výstavbou byla pověřena firma GEOSAN. Kvůli chybě státu je nájemné v nových městských bytech tak vysoké, že za ně dávají až polovinu platu.

Výše nájemného vychází z nákladů výstavby. Náklady na jejich výstavbu jsou o více než sto procent vyšší, než předpokládal záměr CzechInvestu a Ministerstva pro místní rozvoj v roce 2002. Zatímco podle záměru mělo stát uvedení jednoho bytu do obyvatelného stavu 445 tisíc korun, ve skutečnosti se za rekonstrukci utratil více než milión, přesně 1 077 000

⁴⁰ <http://www.profit.cz/archiv.php?iEd=200701&iArt=21162&iSearch=>

korun. Rekonstrukce bytů měla stát 62 miliónů korun a stála více než dvojnásobek. Stejně tak výstavba infrastruktury, kde se počítalo s částkou 80 miliónů korun, ke konci loňského roku spolykala 100 miliónů a potřebuje dalších 25 miliónů. V průběhu výstavby došlo k dvojnásobnému zvýšení ceny bytů, takže v současnosti je v nových bytech nájemné neúměrně vysoké (8 000 Kč měsíčně).

„Na ubytovnách v Kolíně přespává kolem šesti set zaměstnanců. Za lůžko platí dva až tři tisíce měsíčně, k tomu jim továrna přispívá patnácti sty. Každý měsíc kolem 50 lidí z TPCA odchází právě kvůli špatným ubytovacím podmínkám.“⁴¹

„Nedostatek bytů měl také za následek zvýšení nájmů v celém Kolíně, nyní se zde pohybuje nájemné zhruba na úrovni Prahy (8 – 9 000 Kč měsíčně). Díky tomu odchází měsíčně až šedesát pracovníků TPCA“⁴².

V Kolíně přibulo kvůli automobilce celkem 850 bytů, z toho 300 bytů se dostavělo v areálu bývalých kasáren a jsou i obsazené zaměstnanci TPCA. Jak již bylo řečeno stavbu bytů platila kolínská radnice spolu se státem. Původně měla státní pokladna uhradit vše, později ale vláda přiměla Kolín, aby se na financování podílel. Město si proto muselo vzít úvěr.

7.3 Doprava

7.4 Železnice

Automobilka Toyota Peugeot Citroën Automobile (TPCA) chce zvýšit podíl vlakové přepravy aut k obchodním partnerům. Většímu využívání železnice podle něj v současné době brání její nízká flexibilita a čas. Například doprava aut do Francie trvá kamionem dva dny, po železnici třikrát déle.

Stavba železniční vlečky spojující průmyslovou zónu Kolín - Ovčáry s hlavní tratí byla v prosinci ukončena a zároveň zkolaudována. Na vlečku budou navazovat kolejiště jednotlivých závodů, které využívají železniční dopravu: TPCA, Gefco a Toyota Tsusho Europe. Provozovatelem městské části vlečky budou České dráhy, provozovatelé úseků uvnitř jednot-

⁴¹ stav k roku 2006, nyní již dochází ke stabilizaci

⁴² <http://www.profit.cz/archiv.php?iEd=200701&iArt=21162&iSearch=>

livých závodů budou teprve vybráni.⁴³

Železniční vlečka má tři koleje, dvě pro značky Peugeot a Citroen, jednu pro Toyotu. Vlakem se auta přepravují do Francie, Anglie, Itálie, Dánska, Německa a Finska. Kapacita jednoho vlaku o 20 vagonch je přibližně 250 vozů. Týdně z TPCA vyjíždí devět až 11 vlaků, naložení každého z nich trvá zhruba osm hodin.

V areálu závodu TPCA se vlečka větví na tři koleje vedoucí k CBU Yardu (překladiště hotových vozů), které jsou zakončeny rampami pro nakládku vozů. Závod TPCA bude používat železniční dopravu pro expedici drtivé většiny vyrobených vozů. Díky tomu je zajištěn vyvážený poměr železniční a kamionové dopravy na celkové (díly i hotové vozy) dopravě TPCA, příští rok by měl být v poměru 60:40 ve prospěch vlaků.

„Vlaky z průmyslové zóny budou řazeny na kolínském nádraží, kde jsou pro potřeby zóny rezervovány čtyři koleje. Společnost České dráhy, státní organizace vyčlenila na obsluhu automobilky TPCA Kolín systémové vlaky (05)“⁴⁴.

„Vnější část vlečky průmyslové zóny Kolín - Ovčáry je financována z veřejných prostředků, v tomto případě z rozpočtu města Kolín, které se podílí na výstavbě vlečky až k okraji Průmyslové zóny, tedy do místa úrovnového křížení s obslužnou komunikací (II/125) a před průmyslovou zónou se výhybkou napojuje logistický areál firmy Gefco. Kolejiště uvnitř zóny financují jednotlivé závody. Vlečka odbočuje z širé trati prostřednictvím odbočky Hradištko v km 302,308 z 2. traťové koleje mezi zastávkami Kolín Zálabí a Veltruby“⁴⁵. Podle původního projektu mělo mít vnější vlečkové napojení průmyslové zóny pouze jednu kolej. Tento projekt byl během výstavby změněn a přibýt by měla ještě objízdná kolej v délce přibližně 600 m. Vlečka v průmyslové zóně je navržena tak, aby i další zájemci o umístění svých aktivit do průmyslové zóny mohli napojit svůj závod na železniční síť.

V současnosti má vlečka tři koleje, dvě pro značky Peugeot a Citroen, jednu pro Toyotu. Vlakem se auta přepravují do Francie, Anglie, Itálie, Dánska, Německa a Finska. Kapacita jednoho vlaku o 20 vagonch je přibližně 250 vozů. Týdně z TPCA vyjíždí devět až

⁴³ http://www.metrostav.cz/cz/aktuality/aktualni_informace/detail?id=572

⁴⁴ <http://www.cd.cz/index.php?action=section&id=30154>

⁴⁵ <http://www.cd.cz/index.php?action=section&id=30154>

jedenáct vlaků, naložení každého z nich trvá zhruba osm hodin.

7.5 Překladiště vozů (CBU Yard)

V blízkosti Kolína vznikne čtyřicetihektarové překladiště pro osobní automobily. Firma Litra vybuduje u Ratboře rozlehlý přepravní terminál, odkud se budou vozit do celé Evropy automobily značky Toyota. Nezměnily to ani protesty obyvatel okolních vesnic či kolínské radnice.

Areál překladiště se skládá z parkoviště o kapacitě 1200 vozů, logistického zázemí pro řízení expedice a rampy pro nakládku vozů na železniční vlečku. CBU Yard zabírá plochu 50 tisíc m².

„Stavba překladiště začala v květnu 2004 .Kapacita parkoviště 1 200 vozů odpovídá denní produkci závodu TPCA. V souladu s moderním systémem výroby nebude TPCA vyrábět tzv. „na sklad“, ale všechny vozy budou mít už v okamžiku výroby svého zákazníka a budou okamžitě expedovány. Proto je rezerva parkoviště pro jeden den výroby dostačující. Expedice bude z 90 % probíhat po železnici a pouze malá část formou kamionové dopravy“⁴⁶.

Terminál bude mít kapacitu 10 000 automobilů. Svážet se do něj budou nejen vozy vyrobené v nové automobilce TPCA v Ovčárech u Kolína, ale i další vozy značky Toyota. Odtud je bude firma odvážet zákazníkům. Problém je v tom, že překladiště bude stát na opačné straně města, než na které je automobilka. Radnice proto navrhla, aby firma vybudovala terminál přímo v průmyslové zóně v Ovčárech, aby kamiony nemusely jezdit přes město. Firma to však po konzultacích s evropským vedením Toyoty odmítla.

Ratboři, u které má terminál stojí, jsou za novou investici vděční. Překladiště totiž nabídlo 200 pracovních míst a navíc pomohlo k udržení železniční tratě na Ledebčko, které hrozilo zrušení. Úřady neměli proti stavbě vážné námitky, náklady dosáhly zhruba půl miliardy korun.

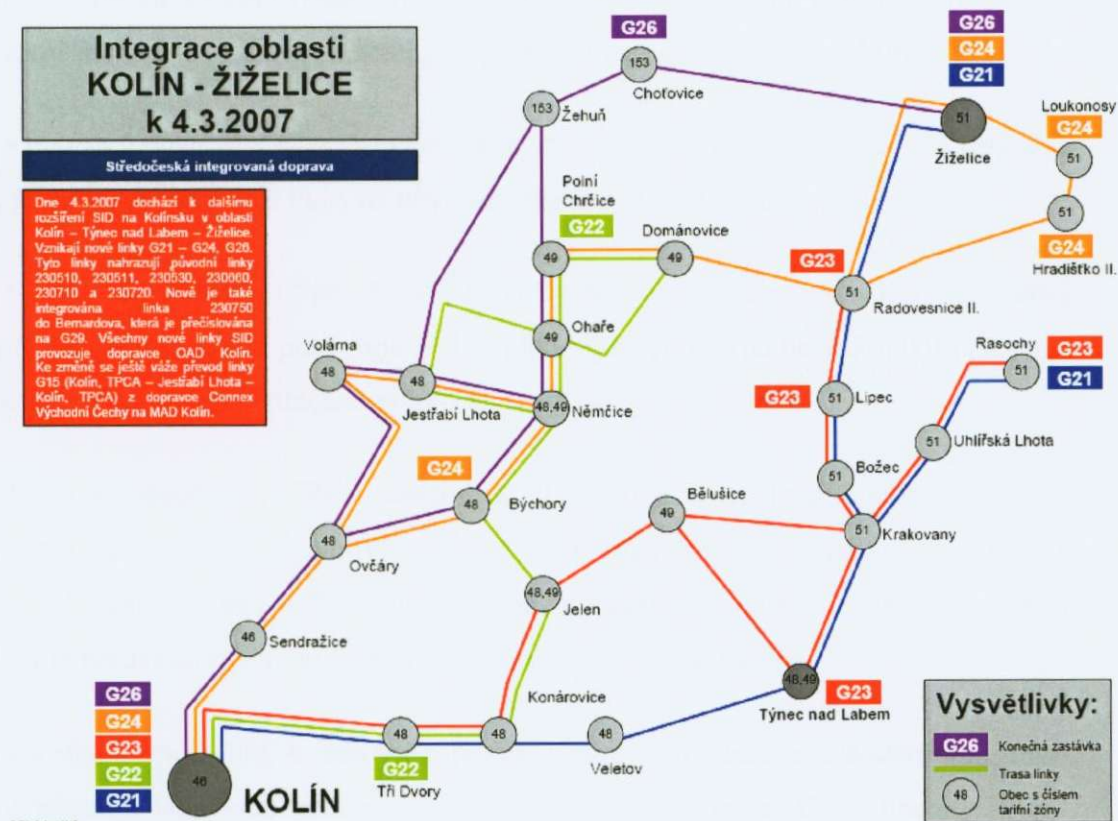
Dopravní infrastruktura v Kolínském okrese

Vzhledem ke splnění slibů dopravního spojení musela kolínská radnice prodat vlastní dopravní společnost - Městská autobusová doprava (MAD), protože nebyla schopna zvýšit

⁴⁶ <http://www.tpcz.cz/download/press/23-file/Prekladiste-vozu-dokonceno.pdf>

počet spojů a nakoupit nové autobusy z finančních důvodů. Ve smlouvě s TPCA je klauzule, že k ní zavede nové linky, které budou vozit lidi za prací do průmyslové zóny. Novým majitelem městské autobusové dopravy se stala firma Connex, která získala 95 % akcií firmy. Pět procent si ponechalo město. Úkolem nového majitele je především nákup nových autobusů a zlepšení hromadné dopravy do průmyslové zóny. Connex, který zajišťuje dopravu i ve Středočeském kraji, disponuje novými i velkokapacitními autobusy. Navíc je ve hře připravovaný systém tzv. integrované dopravy, kdy linkové autobusy budou vypomáhat městským. „Když linkové i městské autobusy bude provozovat jedna společnost, výrazně se vše zjednoduší. Potřeba roční finanční dotace na provoz dosahu je v současnosti necelých 3% z rozpočtu města“⁴⁷.

Obr. č.3. Změna dopravy vzhledem k nové průmyslové zóně:



Zdroj: www.connex.info/PortalPage

V rámci rozvoje průmyslové zóny a díky příchodu firmy Connex, dochází také

⁴⁷ www.connex.info/PortalPage___9206.aspx - 47k

k posílení dopravy, ale pouze v okolí kolínské průmyslové zóny (viz obr. c). Došlo k rozšíření dopravy směrem na Týnec nad Labem a Žiželice, Jestřábí Lhotu a TPCA. Otázkou zůstává jedná-li se opravdu o rozšíření, ze získaných údajů vyplývá, že došlo k nahrazení původních linek a k jejich přejmenování dle nového dopravce. Firma navýšila počet městských autobusových linek z pěti na deset, ovšem na druhé straně zvětšila intervaly. Pět linek míří do prostoru průmyslové zóny v přímé závislosti na především na směný provoz v TPCA.

7.6 Lidské zdroje a jejich ovlivnění investicí TPCA

Trh práce vykazuje značnou míru konkurence stejně jako jakýkoli jiný trh. Cílem TPCA je získat nejlepší zaměstnance, kteří jsou na trhu k dispozici. Společnost TPCA nechce být při náboru zaměstnanců omezena bydlištěm uchazeče a za svoji spádovou oblast považuje celou Českou republiku. Cílem je padesátiprocentní podíl zaměstnanců z bezprostředního okolí. "Pro zaměstnance z větší vzdálenosti je připraven Program podpory mobility:

- *podpora ubytoven* - Zaměstnancům ze vzdálenějších regionů, kteří ještě nedostali obecní byt, přispívá společnost TPCA na ubytovnu částkou 1 500 Kč/měsíc.

- *podpora stěhování* - Společnost TPCA finančně přispívá na náklady zaměstnance spojené s přestěhováním. Dále poskytuje 1 den placeného volna (podle zákoníku práce má zaměstnanec nárok pouze na neplacené volno)⁴⁸.

Za druhé se společnost TPCA snaží být co nejbližší potenciálním uchazečům a maximálně zjednodušit proces výběrového řízení. Výběrová řízení probíhala v regionech s vysokou nezaměstnaností, jako je Mostecko, Teplicko, Chebsko a další. Uchazeči zde prošli prvním kolem výběrového řízení, které jim ušetřilo jednu cestu do Kolína.

V neposlední řadě TPCA oslovuje potenciální zaměstnance standardními marketingovými nástroji, jako jsou inzerce v médiích, propagační materiály, billboardy a podobně. A jedním v České republice neobvyklým způsobem Kolínská automobilka TPCA zavedla v České republice neobvyklý způsob nábory nových lidí. Zaměstnanec, který přivede do závodu nového kolegu, jenž v podniku setrvá minimálně po dobu tří měsíců, získá od firmy odměnu 14.000 korun, průměrný nástupní plat činí podle kolektivní smlouvy 17.800

⁴⁸ <http://www.tpca.cz/download/press/22-file/Ukonceni-instalace-technologie-a-pripravy-na-zahajeni-vyroby.pdf>

korun.

Nábor zaměstnanců do TPCA byl zahájen v květnu 2003. Postupně byly obsazovány řídicí pozice manažerů a inženýrů, posléze pozice specialistů a Group leaderů (mistrů), dále pak místa Team leaderů (předáků) a nakonec Team memberů (dělníků). Náborová křivka se zdvihala postupně a svého maxima 3 500 zaměstnanců dosáhla v září 2005, kdy byl ukončen nábor třetí směny. K dnešnímu dni zaměstnává TPCA TPCA zaměstnává 3500 lidí, přičemž více než tisícovka bydlí v Kolíně nebo okolí do 30 kilometrů od závodu. Na 900 zaměstnanců je ze severní Moravy a Slezska, tedy z regionů, kam míří korejský Hyundai.

Státní pobídky

Menší část nákladů na rekvalifikace zaměstnanců kryje státní pobídka. Její přesnou hodnotu však bude možné vyčíslit až po uzavření všech tréninkových aktivit a následných jednáních s odpovědnými institucemi. Ty vzhledem k fluktuaci zaměstnanců nebyly vyčísleny.

Platová politika

Zdařilé ukončení instalace technologií, úspěšný vývoj projektu B-zero a zároveň přechod do nejdůležitější etapy – přípravy na zahájení sériové výroby – vedly vedení TPCA k rozhodnutí zvýšit plošně základní platy všech zaměstnanců TPCA průměrně o 18 % a bonusy o 5 % s platností od 1. 1. 2005. V současnosti automobilka zvýšila platy pro zaměstnance na částku 23 000 Kč. Výrobní závod TPCA zaměstnal do září 2005 celkem 3 000 zaměstnanců, a je tak největším zaměstnavatelem v regionu. Těžištěm nábory jsou dělníci do čtyř provozů:

- lisovny,
- svařovny,
- lakovny,
- finální montáže.

TPCA je největším zaměstnavatelem v regionu, který zároveň nabízí nadprůměrné mzdy. Od nábory v Moravskoslezském kraji si TPCA slibovala získat kvalitní a motivované zaměstnance, které přitáhne mimo jiné i atraktivní plat převyšující krajský průměr - ČSÚ, „Průměrná měsíční mzda podle krajů v ČR za první pololetí 2004, Moravskoslezský kraj 16

576 Kč⁴⁹. Pro zaměstnance z Ostravska má TPCA připravený rozsáhlý program podpory bydlení a mobility. Zaměstnancům ze vzdálených regionů, kteří se rozhodnou přestěhovat za prací do Kolína, poskytuje TPCA podporu stěhování: den placeného + jeden den neplaceného volna a jednorázový příspěvek na stěhování ve výši 10 000 Kč (částka pro Moravskoslezský kraj).

Lidé z Kolínska a okolí se do nové továrny příliš nehrnou. Před třemi roky politici i státní úředníci slibovali: ⁵⁰„díky automobilce Toyoty, Peugeotu a Citroënu (TPCA) klesne na Kolínsku i v okolních okresech nezaměstnanost“. Zato z Ostravska a severních Čech jich přichází stále víc. Jen z Ostravska se přihlásilo více než 700 lidí, kteří už prošli výběrovým řízením. V TPCA pracuje asi 640 lidí z Kolínska, Nymburska a Kutnohorska. Vedení automobilky už dříve přiznalo, že čekalo větší zájem a že se při náboru víc zaměří na regiony s nejvyšší nezaměstnaností. „Továrna tak nedávno začala hledat dělníky na Mostecku nebo na severní Moravě“⁵¹.

Odkud jsou zaměstnanci:

Tab. č. 8. Zaměstnanci TPCA z Kolína a okolních okresů

oblast	počet zaměstnanců
Kolín -	301
Kutná Hora -	210
Pardubice -	209
Nymburk -	124
Chrudim -	91

Zdroj Bussinesinfo

7.8 Stav zaměstnanosti v okrese Kolín

„Ke dni 31.3.2007 bylo v evidenci Úřadu práce v Kolíně celkem 3263 uchazečů o

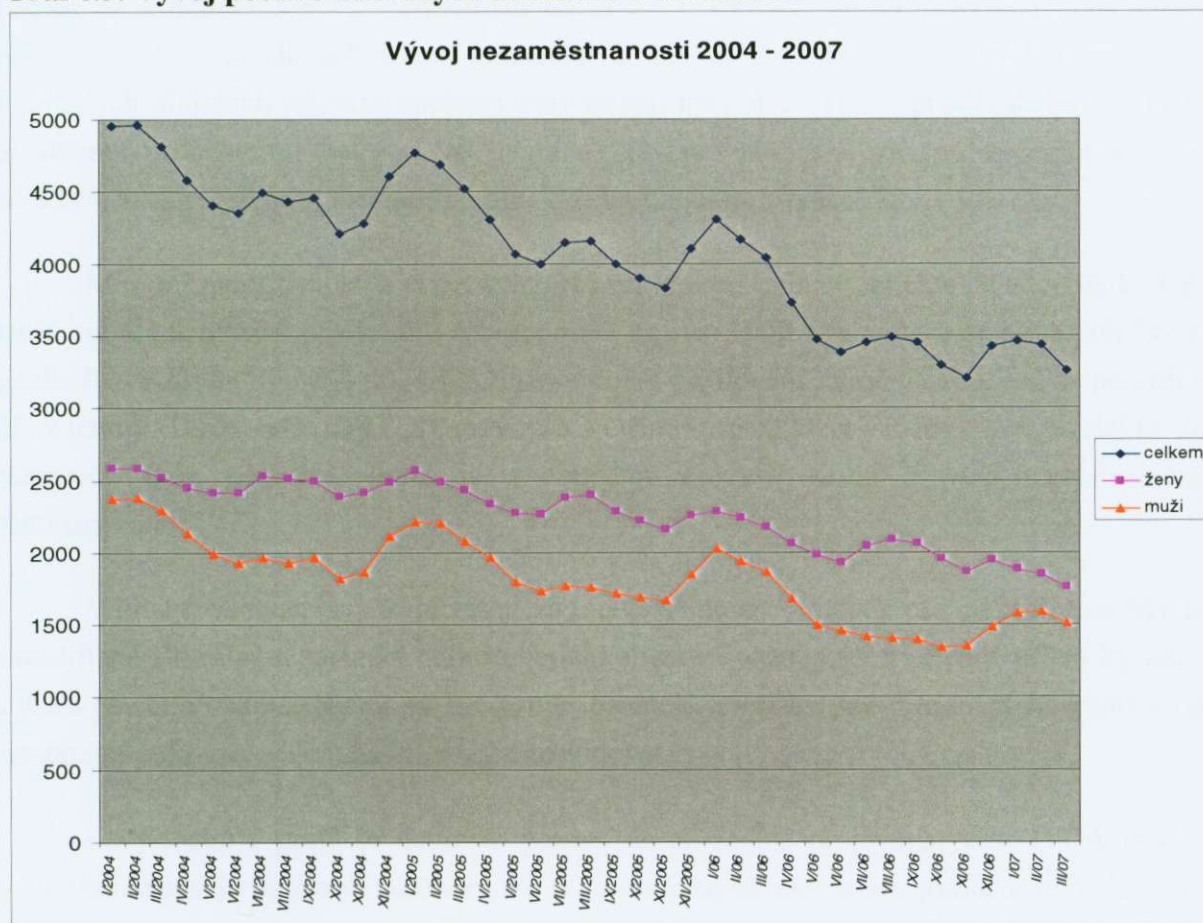
⁴⁹ ČSÚ, Průměrná měsíční mzda podle krajů v ČR za první pololetí 2004

⁵⁰ <http://www.econ.muni.cz/~zidek/Jahn.htm>

⁵¹ v současnosti již provádí úspěšné náborové akce také v Polsku a na Slovensku

zaměstnání, z nichž bylo 1755 žen a 1508 mužů. Počet volných pracovních míst k 31.3.2007 činil 1016⁵². Míra nezaměstnanosti klesla o 1,6%, stav k 31.3.2007 v okrese Kolín byl 6,03 %. Do června-července lze vzhledem k předchozím rokům očekávat vytrvalý pokles (viz graf č. 2. a Příloha č. 4) v rámci pravidelného cyklu (nezaměstnanost k 31.3.2006 byla 7,63 %), jehož dvě sedla (nejnižší hodnoty) jsou v měsících červe/červenec a říjen/listopad. Vývoj nezaměstnanosti pokračuje v pozitivním vývoji a lze s jistotou předpokládat prolomení 6% hranice. Nezaměstnanost na okrese Kolín se pohybuje dlouhé roky pod celorepublikovou mírou. Hlavním faktorem, který pozitivně ovlivnil nezaměstnanost na okrese Kolín je průmyslová zóna Kolín-Ovčáry-zejména pak automobilka TPCA. Další nepopiratelným vlivem je blízkost hlavního města Prahy, která se svým ekonomickým výkonem stojí vysokou nad republikovým průměrem ve většině ukazatelů – např. podíl na tvorbě HDP, míra nezaměstnanosti, průměrná výše platů, atd.

Graf č.5. Vývoj počtu evidovaných uchazečů o zaměstnání



Zdroj Úřad práce Kolín

⁵² Máslík. J. Výroční zpráva o situaci na trhu práce na Kolínsku, 2006, Úřad práce Kolín

Počet hlášených volných míst má dlouhodobě pozitivní charakter(viz příloha č. 6 a 7).“Vzhledem ke klesajícímu počtu evidovaných osob nelze tvrdit, že by tak bylo vinou neuspokojené poptávky po pracovní síle, ale děje se tak díky skvělé kondici, ve které se naše ekonomika již několik měsíců nachází (růst HDP, růst průmyslové výroby, růst stavební výroby, vývoj čistého exportu, ...)“⁵³

Z vývoje nabídky pracovní síly dle KZAM je patrné, že se podařilo v uplynulých letech razantně snížit počet evidovaných osob s uplatněním v 9.třídě KZAMu(viz příloha č. 6). Vhledem k celkovému podílu na stávající nabídce je zřejmé, že se jedná o hůře uplatnitelnou skupinu osob v našem dynamicky se rozvíjejícím hospodářství, kde je dlouhodobě rostoucí poptávka po kvalifikované síle(vyučení, ÚSO a VŠ).

Míra nezaměstnanosti na Kolínském okrese dosahuje v současnosti příznivých hodnot (dlouhodobě je pod celorepublikovým průměrem). V nadcházejícím období lze očekávat pokles až k hranici 5,5 % (říjen-listopad 2007). Celkový počet uchazečů bude klesat pomaleji než v předchozích letech vzhledem k plné výrobní kapacitě velkých firem, které v minulých obdobích příznivě spoluutvářely místní trh práce –TPCA přispívala k růstu HDP až dvěma procentními body ročně.“Nyní se růstový potenciál značně vyčerpal a nelze očekávat skokové zlepšení situace na trhu výrobních faktorů-práce“⁵⁴.

Míra nezaměstnanosti a počet uchazečů na trhu práce bude reflektovat ekonomiku ČR, která má dle analytiků pro letošní rok zpomalit na růst HDP 5%, inflace se bude pohybovat okolo 3%.“Koruna by měla po loňském vydatném posilování mírně oslabit, což se potvrdilo již v lednu. Tento fakt bude příznivý pro většinu firem, které směřují své produkty do zahraničí, řada takových firem je zastoupena v okrese Kolín a patří mezi největší zaměstnavatele“⁵⁵.

V blízké budoucnosti bude velmi zajímavé sledovat výsledek pře mezi firmou Škoda auto Mladá Boleslav a zástupci odborů, jejichž mzdové požadavky v případě přijetí by vedli k tlaku ostatních zaměstnanců na své zaměstnavatele, kteří by pak museli přehodnotit svou personální politiku, o vlivu na inflaci lze spekulovat.

Z výsledků i grafů je naprosto patrné, že se začíná projevovat vliv TPCA pokles nezaměstnanosti je výrazný, takřka o 3%. V kolínském okrese jsou v současnosti vyčerpaný

⁵³ Máslík. J. Výroční zpráva o situaci na trhu práce na Kolínsku, 2006, Úřad práce Kolín

⁵⁴ V.Piskáček, Ekonomika letos zpomalí, Hospodářské Noviny, 2.1.2007

⁵⁵ Máslík. J. Výroční zpráva o situaci na trhu práce na Kolínsku, 2006, Úřad práce Kolín

takřka všechny pracovní síly. TPCA již nemá prostor nabírat zde zaměstnance dělnických profesí, protože zde již žádní nejsou. To je jeden z důvodů proč pořádá náborů v Polsku a na Slovensku. V oblasti řemesel je tato situace ještě horší nejsou zde žádní volní lidé z této kategorie. V současnosti lze očekávat příliv další zahraničních zaměstnanců, protože stejně jako TPCA se začaly chovat i další firmy v regionu. Je možné, že dojde ke zhoršení situace díky výstavbě nového závodu firmy FOXCUM u Kutné Hory, protože i v tomto okrese je situace stejná.

9. Průzkum v regionu

Při průzkumu v kolínském okrese jsem navštívil 15 více či méně významných obcí a měst v různých částech regionu. Jsou to Býchory, Žehuň, Jestřábí Lhota, Žíželice, Velký Osek, Bečváry, Zásmyky, Kouřim, Velim, Pečky, Týnec nad Labem, Ratboř, Český Brod a Kostelec nad Černými lesy. Ve výše uvedených obcích jsem kontaktoval vždy zástupce města (obce) – starostu, tajemníka, oddělení úřadu práce. Otázky jsem zaměřil do tří oblastí.

1) zvýšení zaměstnanosti v daném městě, obci

2) výstavba, buď bytová či jiné významné stavební úpravy v regionu v souvislosti s TPCA

3) významná změna dopravního spojení s centrem regionu Kolínem potažmo s TPCA

Rozdíly v zaměstnanosti jsou obrovské. Z výzkumu jednoznačně vyplývá, že v okrese Kolín jsou oblasti, které výstavba TPCA absolutně neovlivnila. Jedná se především o obce a města na západ od Kolína. Z průzkumu naprosto jasně vyplynulo, že se jedná oblast s výraznou spádovostí směrem ku Praze (viz příloha č. 8.). Obce a města v západní části okresu jsou napojena na Pražský integrovaný systém, ten umožňuje snadný dojezd za prací do hlavního města až 8000 obyvatel regionu, především s vyšším vzděláním.

Většina obyvatel Českého Brodu, Peček, Kostelce nad Černými lesy, Zásmyk a Velimí dojíždí za prací do hlavního města. Bečváry, Kouřim mají také převažující spádovost směrem ku Praze a navíc mají významného lokálního zaměstnavatele farmaceutickou firmu Lonza. V rámci regionu se jedná o města a obce, které se potýkají s nejvyšší nezaměstnaností. Dále se s vyšší nezaměstnaností potýkají především Kostelec nad Černými lesy, Velim a Pečky (týká se především obyvatel s nižším vzděláním). Ve všech výše uvedených obcích nedošlo ani v souvislosti s TPCA k nějakým významným investicím do nových staveb či rekonstrukcí. Stejně tak se nezměnilo dopravní spojení ve směru na Kolín.

Daleko zajímavější je druhá skupina obcí a měst. Je naprosto zřejmé, že tato skupina situovaná severně od Kolína v blízkosti samotné továrny, je pod přímým vlivem továrny. Sama továrna výrazně snížila nezaměstnanost v této části regionu (jedná se o obce Býchory, Žehuň, Jestřábí Lhota, Žíželice, Velký Osek, Týnec nad Labem a Tři Dvory). Významná skupina obyvatel z každé obce je zaměstnána v továrně. Uplatnění v TPCA našla především

skupina s nižším vzděláním a to jak muži, přímo ve výrobě, tak ženy, které mají uplatnění zejména v administrativě a dalších službách (kuchyně, úklidové služby atd.). Atypická situace je v Ratboři, neboť tato obec se nachází jižně od Kolína, kde by nebyl vliv továrny tak výrazný, kdyby si ji automobilka ne zvolila jako místo pro výstavbu překladiště vozů (CBU Yard). Vzniklo zde 200 nových míst. Tyto místa využili především obyvatelé z blízkého okolí a Kolína a Kutné Hory. Jak jsem již uvedl výše, autobusová doprava směřující z těchto obcí do Kolína byla přesměrována na průmyslovou zónu. Všechny autobusy zastavují před továrnou. Nedošlo však k posílení dopravy, ale ke změně jízdních řádů, ty se více podřídili směnému provozu v TPCA.

V souvislosti s výstavbou TPCA došlo k výrazným změnám v dopravní infrastruktuře v této části regionu. Byla vybudována přípojka na dálnici D11, která je vlastně obchvatem těchto obcí, to je i důvodem nulového zatížení kamionovou přepravou v této části regionu, narozdíl od samotného Kolína. V Ratboři díky investici došlo k zachování železniční přípojky na Leděčko, která měla být z důvodu nerentabilnosti zrušena. Významná je také výstavba nových domů ve Velkém Oseku, kam směřují obyvatelé Kolína⁵⁶. Stejně tak automobilka směřuje většinu financí v rámci grantového programu Partnerství pro kolínsko do těchto obcí – výstavba sportovního přístaviště Marina Kolín, cyklostezka.

Průzkum prokázal určitou zonálnost v rámci Kolínského okresu. Ten lze rozdělit na západní část s výrazným vlivem pražské aglomerace ať na úrovni dopravy či zaměstnanosti. Východní část je v současnosti pod vlivem investice TPCA v průmyslové zóně Kolína a stejně jako Praha ovlivňuje zaměstnanost a dopravu. Obce a města na hranici mezi těmito dvěma zónami se potýkají s nejvyšší nezaměstnaností v rámci celého okresu.

⁵⁶ Důvodem může být snížení atraktivity některých lokalit v Kolíně, přílivem nových pracovníků do automobilky. Jedná se většinou o lidi s nižší vzděláním, kterým je připisováno i zvýšení kriminality ve městě. Statisticky neprokázáno.

9. Srovnání s investicí Toyota v Burnastone

Při získávání materiálů na svoji diplomovou práci, jsem narazil na podobnou investici automobilky Toyota v anglickém Burnstone. Mezi oběma investicemi je sice takřka 10 let, ale co do rozlohy, významu a objemu investic jsou srovnatelné. Ve Velké Británii se jednalo o investici současně do továrny na automobily a výrobu motorů v Deeside. To samé uskutečnila Toyota i v souvislosti s investicí do TPCA, kdy vybudovala nový závod na výrobu motorů v polském Walbrzychu, stejně jako u investice v severowelšském Deeside, který vyrábí pro Burnastone, i zde se jedná o výrobu motorů pro kolínskou továrnu TPCA a výrobu převodovek. Je překvapivé, že mezi oběma závody ať vezme Burnstone – Deeside, Kolín - Walbrzych je i takřka stejné dojezdová vzdálenost. I tato maličkost ukazuje určitý aplikovaný systém typický pro evropské investice Toyoty.

Tab č.9. Toyota motor manufacturing ltd,

ITEM	VEHICLE PRODUCTION	ENGINE MANUFACTURE
Místo:	Burnaston, Derby, Derbyshire, DE1 9TA (Tel: 01332 282121)	Deeside Industrial Park, Flintshire, North Wales, CH5 2TW (Tel: 01244 282121)
Plocha:	235 hektarů	48 hektarů
Investice:	£1.15 mld.	£600 million
Zahájení:	16 Prosinec 1992	8 Zář 1992
Produkty:	Avensis – 4 dvéřový/5 dvéřový Auris– 5 dvéřový	VVT-I motory: 1.4L, 1.6L, 1.8L a převodovky
2006 produkce:	Celkem: 282,215 Avensis: 147,940 Corolla: 134,275	Celkem 180,143motorů, plus 258,049 převodovek na vývoz
Zaměstnanci	4,125	648

Zdroj www.toyotauk.uk

Velká Británie je klíčovým místem pro Toyotu, proto zde vybudovala dvě továrny v Burnastonu nedaleko Derry a továrnu na motory v Deeside, v Severním Walesu.

Továrna v Burnastonu je zaměřena na výrobu automobilů Corolla, Avensis a Auris, továrna v Deeside vyrábí motory pro Burnastone a pro továrny ve Francii, Turecku a v Jižní Americe.

Záměr Toyoty vybudovat v těchto oblastech továrny byl oznámen již v roce 1989. Samotná výroba automobilů začala v roce 1992. Byla vytvořena firma Toyota Motor Manufacturing UK Ltd. (TMUK). Ta zaměstnává v současnosti 4 125 lidí.

Celou investici podporovala vláda i místní orgány, i když ne finančně. Celá investice probíhala na náklady Toyoty, anglická vláda pouze nabídla místa kde by bylo možné záměry Toyoty uskutečnit. Volby padla na Burnastone, menší město ve střední Anglii, hlavně pro svoji strojírenskou historii a tím pádem dostatek zkušených lidí pro strojírenskou výrobu. V neposlední řadě také významné a kvalitní spojení ať už silniční či železniční. Menší město bylo zvoleno i z důvodu možnosti lepší spolupráce automobilky a obyvatelstva, což zjevně patří do strategie Toyoty. Současně s výstavbou továrny investovala Toyota 2 000 000 liber do programů pro místní obyvatelstvo, od kulturních přes vzdělávací až po grantové. "Součástí investic je i Environmental Action Plan v současnosti nejprogresivnější plán v Anglii, zahrnující záruku za čistotu vody v továrně i v okolí, i z továrny odtékající, starající se o okolí města a továrny, snižující produkci oxidu uhličitého, spotřebu barev ve výrobě apod."⁵⁷.

Je jasné že, Toyota je dominantní továrnou v regionu – přispívá na kulturní i vzdělávací akce, podporuje sport, studijní pobyty mezi školami v Derbyshire a Toyota City.

Celková investice do automobilky dosáhla 1,1 mld. GBP. Burnastonu je lisovna, svařovna a konečná montáž. V továrně je zaměstnáno 90% mužů ve třisměnném provozu, ženy jsou zaměstnány pouze jako administrativní síla. Celkem je zaměstnáno 2900 lidí. Průměrný věk je 31 let. Zaměstnanci mají vždy po dvou a půl hodinách krátkou přestávku, na oběd mají vyhrazeno 45 minut. Mohou využívat firemního lékaře a firemní jesle, stejně je všem zaměstnancům firmy poskytován příspěvek na stravu a důchodové pojištění, samozřejmostí je cenové zvýhodnění pro nákup vozidla.

V továrně dbají na správný vztah zaměstnanců a firmy, takže dbají na to aby každý pracovník měl právo přispět ke kvalitě výrobku a upozornit na nedostatky – jedná se o takzvaný systém ANDON využívaný i v mladoboleslavské Škodovce. Dále jsou zaměstnanci vysíláni na tři měsíční či roční stáže do různých továren v Evropě, USA či Japonsku.

V současnosti se ve Velké Británii Derbyshire neřekne jinak než Island of Toyota.

⁵⁷ <http://www.emra.gov.uk/what-we-do/housing-planning-transport/waste/abo>

TAB Č.10. TPCA automobile czech s r.o. a TMMP sp. z o. o.

Název	Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech (TPCA)	Toyota Motor Manufacturing Poland sp. z o.o. (TMMP)
Místo	Kolín, Česká republika	Walbrzych, Polsko
Založení	12.července 2001	10. říjen 1999 roku
Výrobní kapacita	Přibližně 300 000 vozů ročně	330.000 motorů ročně 600.000 převodovek ročně
Rozloha závodu	124 hektarů	41 hektarů
Výrobní fáze	Výroba vozidel (lisování, svařování, lakování a finální montáž)	1 litrový motor benzínový, manuální převodovka, polautomatická převodovka
Investice	1,3 mld. eur (včetně výzkumu, vývoje a nákladů na spuštění závodu)	540 mil. Euro
Spuštění výroby	28. února 2005	10. května 2002
Zaměstnanci (cílový počet)	3500 pracovníků	2000 pracovníků

Zdroj www.tpcacz.cz

Toyota Motor Corporation a PSA Peugeot Citroën podepsaly 12. července 2001 dohodu o spolupráci týkající se společné výroby nového typu automobilu. Za účelem realizace tohoto projektu založí Toyota Motor Corporation a PSA Peugeot Citroën společný podnik, v němž budou vlastnit 50% podíl. Obě společnosti však i nadále zůstanou nezávislé. Toyota bude odpovědná za vývoj a výrobu a PSA Peugeot Citroën za nákup a logistiku. Vzájemná spolupráce tak umožní investorům sdílet a minimalizovat náklady na vývoj a výrobu.

Společnost Toyota Peugeot Citroën Automobile (TPCA) byla založena v březnu 2002 a od českého státu získala příslib těchto pobídek:

- úplnou slevu na dani z příjmu po dobu maximálně deseti let;
- hmotnou podporu na nově vytvořená pracovní místa a na rekvalifikace;
- převod technicky připraveného pozemku za zvýhodněnou cenu.

Maximální míra veřejné podpory přitom nesmí přesáhnout 15 % předloženého investičního záměru, který v případě TPCA činí 23,5 miliard korun. Absolutní výše podpory, kterou může TPCA získat, tak může činit maximálně 3,5 miliardy korun. Pokud tedy například dosáhne sleva na dani této částky dříve než za deset let, daňové prázdny končí. Součástí infrastruktury výrobního závodu Toyoty a PSA v Kolíně se stane i tisíc bytů. Jak již bylo výše uvedeno, vznikla v průmyslové zóně Kolín - Ovčáry v blízkosti výrobního závodu společnosti TPCA obytná čtvrť. Podle memoranda o porozumění mezi českou vládou a konsorciem Toyota/PSA má továrna k dispozici celkem 850 bytů. Byly předávány postupně, jak továrna nabírala lidi. V návaznosti na to vypracovalo v září 2003 Ministerstvo pro místní rozvoj harmonogram, podle něhož měly být poslední byty kolaudovány do konce letošního června (2006). Město pro potřeby TPCA postavilo byty v bývalých kasárnách v Pražské ulici a zbytek U Vodárny. Druhý bytový objekt, označený A02, vznikl přebudováním původního objektu kasáren. Stavba byla zahájena 24. 7. 2004 a byla stejně jako první dům dokončena v rekordním čase. Kolaudace domu proběhla 19. 10. 2004. Dům má celkem 4 nadzemní podlaží (přízemí a 3 poschodí) a je v něm 36 bytů včetně dvou bezbariérových, a to od garsoniér po byty 3 + 1. V lokalitě "Kasárna" jsou zrekonstruovány dva objekty s celkem 69 byty a vybudovány dva nové objekty s celkem 129 byty.

Na projektu objektu A02 se podílela akciová společnost HYDROPROJEKT, hlavní architektkou celé lokality je ing. arch. Hana Pálková. Generálním dodavatelem stavby byla akciová společnost Geosan Group z Kolína. Tato společnost působí převážně v Kolíně. Jejími dceřinými společnostmi jsou Geoindustrie, Envicon, Geosan Dopravní stavby a developerská společnost Homolka Group.

Na stavbu bytů v lokalitě U Vodárny dál stát Kolínu dotaci 335,5 milionů Kč, zbylých 411,5 milionů Kč bude hradit město úvěrem. Ve výběrovém řízení na poskytnutí úvěru 411,5 milionu korun městu Kolín, které za získané peníze postaví byty pro novou továrnu TPCA, společně zvítězily Česká spořitelna (ČS) a Komerční banka (KB). Úvěr má splatnost 20 let, nejpozději však 31. prosince 2025.

Vzhledem k průtahům ve výběrových řízeních a k problémům s výkupem pozemků došlo k velkému zpoždění ve výstavbě bytů. To mělo za následek zrušení výběrového řízení na výstavbu a výstavbou byla pověřena firma GEOSAN. V průběhu výstavby došlo k dvojnásobnému zvýšení ceny bytů, takže v současnosti je v nových bytech nájemné neúměrně vysoké (8 000 Kč měsíčně).

Pro podporu regionu vytvořila automobilka grantový program Partnerství pro kolínsko a projekt Zelená továrna. V uplynulých třech letech podpořila TPCA prostřednictvím grantového programu Partnerství pro Kolínsko rozvoj regionu částkou přes 10 milionů korun. V roce 2007 je částka pro podporu projektů stanovena stejně jako v minulých letech na 4 000 000 Kč. Grantový program je otevřen pro obce, školy a neziskové organizace z regionu. Financuje ho TPCA a administruje nadále Nadace Partnerství. Stejně jako v minulém roce budou podpořeny projekty zabývající se bezpečnou dopravou, veřejnými prostranstvími a kulturním a historickým dědictvím regionu. Oproti minulému roku byla změněna IV. priorita – v tomto roce bude kladen větší důraz na podporu vzdělávání.

9.1 Výsledek porovnání obou investic

Jak je z tabulky patrné obě továrny jsou si podobné, co do velikosti, tak i co do polohy. Je zřejmé, že si automobilka Toyota záměrně vybírá spíše menší města kde nebude jednou z mnoha firem v průmyslové zóně. Jedná se jí spíše o těsné sepětí s místní obyvatelstvem i celým regionem, jde jí o to stát se regionální leadrem, který se výrazně podílí na celkovém dění v regionu. To však neznamená, že by vyhledávala jakási zapomenutá místa, na poloze obou továren je zřejmé, že se jedná o místa s dobrou dopravní dostupností, jak silniční tak železniční, nedaleko významného centra. Jak je vidět na obou městech je pro automobilku důležitá také strojírenská historie, v obou městech hrál strojírenský průmysl v určitém období významnou roli.

Již na počátku je vidět výrazný rozdíl mezi oběma typy investic. Zatímco v Burnstone byla zahájena výstavba bez finanční pomoci vlády na Kolínsku tomu bylo naopak, zde je na investiční zainteresováno finančně nejen město, ale i Ministerstvo průmyslu a Ministerstvo pro místní rozvoj. U Kolína došlo dokonce k obrovskému zadlužení města, které muselo být řešeno odprodejem Městské hromadné dopravy, protože město nemělo na její provozování dostatek financí.

Další významný rozdíl je vidět také na počátku, kdy v Derbyshire společně s výstavbou probíhala spolupráce s místní správou i obyvatelstvem, firma hned od počátku budovala mezi obyvatelstvem pozitivní image, prostřednictvím Environmental Action Plan, Education Business Partnership. Firma v tomto období proinvestovala 2 000 000 liber ve svých programech. Tato investice se jí velice zdárně vrací, firma má v celé Anglii velice dobré jméno.

Oproti tomu v Kolíně na počátku k žádné spolupráci nedošlo, k počátečním problémům ze strany Ministerstev, Středočeského kraje a Radnice města se přidala i nechuť místních obyvatel, kteří neměli žádné informace ke stavbě a provozu továrny. Je samozřejmé že informovanost měla na starosti kolínská radnice, i obě Ministerstva. Toyota na tom má také díl viny, protože významná spolupráce s regionem nastala až když už byla továrna dostavěna a naplno se projeví všechny problémy, především ohledně dopravy v okolí továrny i v samotném městě. Firma připravila pro region grantový program program Partnerství pro Kolínsko (více kapitola TPCA a region) a program Zelená továrna na podporu životního prostředí v okolí Kolína a továrny. Dneska je patrné, že firma nastoupila na osvědčený systém, který se jí osvědčil v anglickém Burnstone. Lze předpokládat, že se jí podaří zapojit do veřejného života stejně jako v Anglii a zapojí se do činnosti města i regionu.

Je zřejmé, že automobilce se vyhnuli v Anglii problémy, které potkali TPCA. Především velká fluktuace zaměstnanců a tím následné problémy ve výrobě. V Burnstone díky kvalitní přípravě zahájili s vyškolenými zaměstnanci, kteří měli vytvořené zázemí a trvalé bydliště v okolí továrny. Kolín také zahájil s vyškolenými zaměstnanci narozdíl od Burnstone zde byl velký podíl zaměstnanců, kteří přišli do Kolína za novou prací z jiných regionů. Avšak problémy s výstavbou bytů pro nové zaměstnance měly za následek návraty nových zaměstnanců do původních regionů.

S určitostí lze předpokládat, že i přes počáteční problémy se podaří automobilce etablovat do života v regionu a TPCA se stane stejně úspěšnou jako v Burnstone. Nikdy zřejmě nebude konkurentem Škody Mladá Boleslav, přeci jen se jedná spíše o montážní závod narozdíl od Škodovky. Ale s určitostí lze říci, že bude přínosem pro českou ekonomiku, i region. Toyota i když to možná není na první pohled patrné, díky své investici přilákala do ČR další investory z Východní Asie.

Závěr

Cílem práce bylo zjistit vliv zahraničních investic na region. Hlavním cílem bylo zjistit vliv investice TPCA v okrese Kolín.

Vzhledem ke špatné spolupráci ze strany automobilky jsem získával údaje z místních institucí jako jsou Úřad práce v Kolíně, Kolínská radnice a radnice měst a obcí okresu., dále jsem získával informace národních institucí jako jsou Czechinvest, Ministerstvo pro místní rozvoj a Ministerstvo práce a sociálních věcí. Neochota TPCA byla poměrně překvapivá i vzhledem k tomu, že automobilka je ve světě známa svou otevřeností a vstřícností.

Již na počátku se ukázala určitá bipolarita regionu, která se potvrdila i průzkumem v regionu. Západní část regionu je silně vázána na pražskou aglomeraci, kdežto východní část okresu i díky investici TPCA je v současnosti směřována do Kolína. Překvapila poměrně malá oblast, kterou TPCA ovlivňuje, jedná se hlavně o oblast severně od Kolína.

Z podkladů úřadu práce jednoznačně vyplývá, že se potvrdil předpoklad o snížení nezaměstnanosti v regionu. V současnosti je v okrese nedostatek osob zejména v dělnických profesích ve třídách KZAM 9,8 (pomocní a nekvalifikovaní dělníci, obsluha strojů), což byla cílová skupina náboru nových zaměstnanců TPCA. Dále se pak projevil výrazný nedostatek pracovní síly ve třídě KZAM 7(řemeslníci a kvalifikovaní výrobci), ale zde se neprokázal vliv investice spíše jedná v současnosti o problém celé ČR.

Investice TPCA se projevila i na dopravní infrastruktuře v regionu, neboť dostavba dálnice D11 na Hradec Králové byla přímo vázána na investici TPCA. Díky této investici došlo totiž k urychlení výstavby dálnice. Byly také dostavěny přípojky na tuto dálnici, přímo k průmyslové zóně, obchvatem okolo obcí, tak aby nedocházelo k vysokému zatížení dopravou. Továrna je připojena také vlastní kolejí na železniční koridor. Bohužel zpoždění výstavby obchvatu samotného Kolína v důsledku zadlužení v souvislosti s investicí do průmyslové zóny Kolín – Ovčáry má za následek pravidelný dopravní kolaps ve městě. Investice způsobila také prodej MAD Kolín soukromému investorovi, který byl schopen zvýšit počet linek z 5 na 10, právě kvůli spojení s průmyslovou zónou.

Při porovnání s podobnou investicí ve Velké Británii v Burnstone, překvapila na první pohled podobnost obou investic. Domnívám se, že půjde o investici s dlouhodobým záměrem investora, který bude i nadále zvyšovat svůj vliv v regionu. Při porovnání obou investic se již

projevila změna v zahraničních investicích, neboť investice Toyoty ve Velké Británii, byla bez investičních pobídek, narozdíl od investice v Kolíně kde Toyota reagovala právě na základě investiční pobídky ze strany Czechinvestu a vlády ČR. Bude jistě zajímavé sledovat i nadále vývoj investice a posilování vlivu TPCA v regionu i ve vztahu vůči obyvatelům regionu.

Seznam použité literatury:

Adamčík, S.: Regionální politika a management regionů, obcí a měst, Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava, 1.vyd. 2003

Blažek J., Uhlíř D. : Teorie regionálního rozvoje, Karolinum, 1. vyd. 2002

Buletin CES – Regionální konkurenceschopnost, , 5 vydání, Centrum ekonomických studií, 2007

Hradová M.: Přímé zahraniční investice a jejich vliv na konkurenceschopnost, VŠE Praha, 2001

Janák R.: Transformace průmyslu osobních automobilů ve střední a východní Evropě, Univerzita Karlova Přírodovědecká fakulta, 2005

Kincl. M.: Investiční jako forma veřejné podpory, Linde, 2003

Kousalová L.: Lokalizace zahraničních investic, Univerzita Karlova v Praze – Přírodovědecká knihovna v Praze, 2005

Máslík. J.: Výroční zpráva o situaci na trhu práce na Kolínsku, Úřad práce Kolín, 2004, 2005, 2006,

Petříček V.: Vývoj investičního prostředí v České republice, Corona, 2003

Piskáček V.: Ekonomika letos zpomalí, Hospodářské Noviny, 2.1.2007

Internetové zdroje:

www.businessinfo.cz/cz/investicni-pobidky/investicni-pobidky-v-cr/1000497/1837/

www.cepin.cz/cze/prednaska.php?ID=665&PHPSESSID=aada7f3f99c3d799199b99bfc4389c60 - Jahn M.: Zahraniční investice - cesta k prosperující ekonomice

<http://www.cd rail.cz/VTS/CLANKY/vts22/2201.pdf> - České dráhy

www.cnb.cz/www.cnb.cz/cz/statistika/platebni_bilance_stat/publikace_pb/pzi/PZI_2005 - Česká národní banka za rok 2005

[www.czso.cz/xs/redakce.nsf/i/E293379D6F405216C12572CF0046F565/\\$File/letakSTC2006.pdf](http://www.czso.cz/xs/redakce.nsf/i/E293379D6F405216C12572CF0046F565/$File/letakSTC2006.pdf) - Český statistický úřad

<http://www.czech.cz/cz/ekonomika-podnikani-veda/investice/> - Jahn M.: Investiční pobídky - nezbytný a efektivní nástroj

<http://www.czech.cz/cz/ekonomika-podnikani-veda/investice/investicni-pobidky/system-investicnich-pobidek-v-cr/> - oficiální web České republiky

<http://www.dalnice.com/d/d11/d11.htm>, Sovík J., článek, 2009, článek doplněn 11.1.2007

<http://www.deloitte.com/dtt/whitepaper/0,1017,sid%253D103190%2526cid%253D113636,00.html>

<http://www.econ.muni.cz/~zidek/Jahn.htm> - Jahn. M.: Investiční pobídky - nezbytný nástroj

www.emra.gov.uk/what-we-do/housing-planning-transport/waste/abo

<http://www.czechinvest.org/vliv-pzi>

<http://www.finance.cz/zpravy/finance/106684/> - Jak si zajistit návratnost zahraničních investic, Šindelka V., Finance.cz,

<http://klaudyjan.psomart.cz/clanek.php?id=30>

www.kr-stredocesky.cz/regionalni-rozvoj/investicni-prilezitosti - Středočeský kraj

www.mpo.cz/dokument10869.html - Ministerstvo průmyslu a obchodu

<http://download.mpo.cz/get/29052/31513/334807/priloha001.pdf> - Ministerstvo průmyslu a obchodu

<http://www.newton.cz/redsys/docs/analyzy/ekonomzpravy/9fcd40abf136e0376ce6f54f5cd6c48b.pdf>

www.profit.cz/archiv.php?iEd=200701&iArt=21162&iSearch

www.pwc.com/cz/cze/about/svcs/tls/tlscorpinvest_cz.html - Pricewaterhouse coopers

<http://www.risy.cz/index.php?pid=202&kraj=1> – Regionální informační servis

<http://www.regionalnirozvoj.cz/teorie.html>

<http://www.rra-strednicechy.cz/?id=519> – Regionální a rozvojová agentura Středních Čech

www.tpca.cz

www.toyotauk.uk

<http://www.uur.cz/default.asp?ID=2208> - Ministerstvo pro místní rozvoj

11. Seznam příloh

Příloha č.1	667
Přehled průmyslových zón ve středočeském kraji	667
Příloha č. 2	689
Tab. 4. Investice do automobilového průmyslu ve středočeském kraji.....	689
Příloha č.3	70
Tabulka 2. Přehled průmyslových zón ve Středočeském kraji.....	70
Příloha č. 4	75
Volná pracovní místa hlášená zaměstnavateli 2006 – 3 měs. 2007.....	75
Příloha č. 6	76
Tab. 11. Poptávka po pracovní síle.....	76
Příloha č. 5	77
Tab. Č. 10 Nabídka a poptávka po pracovní síle dle KZAM	77
Příloha č. 6	78
Graf č. 7 Nabídka pracovní síly dle KZAM	78
Příloha č. 7	79
Graf č. 8. poptávka po pracovní síle.....	79
Příloha č. 8	80
Tab. 11 Dotazník (terénní výzkum).....	80

Příloha č.1

Přehled průmyslových zón ve středočeském kraji

Tab. č. 11 Přehled investičních zón

Obec	Okres	lokalizace	m2
Bystřice u Benešova	Benešov	Petrovice - průmyslová zóna	105 000
Čerčany	Benešov	Čerčany-oblast za nádražím	1 030 000
Divišov	Benešov	U Měchnova	350 000
Loket	Benešov	Loket-Brzotice	250 000
Bavoryně	Beroun	Bavoryně	360 000
Otročiněves	Beroun	Otročiněves-Krušná Hora	150 000
Žebrák	Beroun	Žebrák	150 000
Zdice	Beroun	Zdice-louka	120 000
Kladno	Kladno	Kladno - východ (Poldi)	590 000
Kladno	Kladno	Kladno-jih (Koněv)	420 000
Tuchlovice	Kladno	Tuchlovice	760 000
Pavlov	Kladno	Pavlov	260 000
Slaný	Kladno	Slaný-Energie	110 000
Kolín-Ovčáry	Kolín	Kolín-Ovčáry	3 600 000
Kolín	Kolín	Kolín-východ	185 000
Kutná Hora	Kutná Hora	Na Rovinách - ČKD	356 000
Zruč nad Sázavou	Kutná Hora	Zruč nad Sázavou	150 000
Kozomín	Mělník	Kozomín	700 000
Nelahozeves	Mělník	Nelahozeves	210 000
Borek	Mělník	Přístav Borek	240 000
Horní Počaply	Mělník	Hor.Počaply-vojenská kasárna	200 000
Neratovice	Mělník	Neratovice	130 000
Všetaty	Mělník	Všetaty,Přivory	130 000
Bakov n.Jizerou	Mladá Boleslav	Bakov n.Jizerou	1 860 000
Bělá pod Bezdězem	Mladá Boleslav	Panin Dvůr	160 000
Kosmonosy	Mladá Boleslav	u dálnice,V-okraj obce	400 000
Benátky nad Jizerou	Mladá Boleslav	industriální zóna	290 000
Mladá Boleslav	Mladá Boleslav	Mladá Boleslav-východ	261 100
Dolní Bousov	Mladá Boleslav	Dolní Bousov	100 000
Mnichovo Hradiště	Mladá Boleslav	U bažantnice	100 000
Milovice	Nymburk	Letiště Boží Dar	3 150 000

Obec	Okres	lokalizace	m2
Mladá	Nymburk	Revitalizace bytového fondu	260 000
Nymburk	Nymburk	průmyslová zóna Sever	1 200 000
Milovice	Nymburk	průmyslová zóna Topolová ul.(z toho PZ města 18 ha)	1 100 000
Nymburk	Nymburk	průmyslová zóna Jih	510 000
Lysá nad Labem	Nymburk	industriální zóna - východ	400 000
Poděbrady	Nymburk	Ul. Stavební	160 000
Mštětice	Praha-východ	Mstětice	800 000
Čestlice	Praha-východ	komerční zóna	550 000
Modletice	Praha-východ	Modletice	500 000
Zápy	Praha-východ	Zápská	235 000
Odolena Voda	Praha-východ	Odolena Voda	150 000
Panenské Břežany	Praha-východ	V jezírkách	114 000
Jirny	Praha-východ	Nad Hřbitovem	110 000
Klíčany	Praha-východ	Klíčany	100 600
Roztoky	Praha-západ	Dubenčice, Solníky, Tyršovo nám. - rodinné domy	600 000
Jeneč	Praha-západ	Jeneč-komerční zóna I. (v řízení)	450 000
Jeneč	Praha-západ	Jeneč-komerční zóna II.	150 000
Kněževes	Praha-západ	Kněževes - letiště,logist.park	120 000
Dobříš	Příbram	Průmyslová zóna Dobříš-sever	185 000
Příbram	Příbram	Příbram-Balonka	180 000
Nové Strašecí	Rakovník	Severozápad G	800 000
Rakovník	Rakovník	zóna sever	437 000
Řevničov	Rakovník	zóna E+zóna H	190 000
Rakovník	Rakovník	zóna západ	183 000

Zdroj: ČNB

Příloha č. 2

Tab. 12. Investice do automobilového průmyslu ve středočeském kraji

Společnost	země	investice v Eu	Kč	nově vytvořená prac místa	Míra veřejné podpory v %	okres
Showa Aluminium Czech, s.r.o.	Itálie	23,79	904,95	197	50	Kladno
						Mladá
AKUMA, a.s.	Lucembursko	19,61	690,80	460	50	Boleslav
						Beroun,
KOSTAL CR, spol s r.o.	Německo	24,93	900,00	886	50	Příbram
VALEO s.r.o.	Francie	20,01	722,20	397	50	Beroun
MITSUBISHI ELECTRIC AUTOMOTIVE CZECH s.r.o.	Japonsko	35,37	1 277,00	235	50	Kladno
						Mladá
SAI Automotive Bohemia s.r.o.	Německo	21,84	764,56	110	35	Boleslav
	Česká republika					
F.X.MEILLER Slaný s.r.o.		11,20	392,00	80	50	Kladno
						Mladá
RECTICEL Interiors CZ s.r.o.	Nizozemí	10,91	382,00	35	45	Boleslav
Electric Powersteering Components Europe s.r.o.	Japonsko	14,58	510,50	120	50	Kladno
Schwarz Müller s.r.o.	Rakousko	10,63	372,32	70	40	Beroun
IRCR Manufacturing s.r.o.	Nizozemí	45,39	1 589,10	578	50	Příbram
						Mladá
Sumikei Czech s.r.o.	Japonsko	19,13	606,00	100	44	Boleslav
	Velká Británie					
TI Automotive AC s.r.o.		17,40	609,00	263	45	Boleslav
	Česká republika					
PEGUFORM PLASTIC, s.r.o.		55,02	1 743,00	702	50	Nymburk
						Mladá
Behr Czech s.r.o.	Německo	36,81	1 166,00	350	40	Boleslav
						Praha -
ESSA CZECH, spol. s r.o.	Španělsko	24,94	790,00	125	44	východ
ASMO Czech s.r.o.	Japonsko	12,97	409,88	122	50	Kutná Hora
Saint-Gobain Sekurit CR spol. s r.o.	Německo	11,51	372,90	108	50	Beroun

Společnost	země	investice v Eu	Kč	nově vytvořená prac místa	Míra veřejné podpory v %	okres
Mubea, spol. s r.o.	Švýcarsko	14,53	459,00	106	40	Beroun
WAGON AUTOMOTIVE spol. s r.o.	Lucembursko	10,93	332,00	40	50	Mladá Boleslav
F.X. MEILLER Slaný s.r.o.	Česká republika	9,10	295,00	120	50	Kladno
Lear Corporation Czech s.r.o.	USA	15,04	475,40	342	44	Kolín
Behr Czech s.r.o.	Německo	39,52	1 200,00	60	50	Mladá Boleslav
Faurecia Exhaust Systems s.r.o.	Francie	7,25	220,00	100	50	Mladá Boleslav

Zdroj: ČNB

Příloha č.3

Tabulka 13. Přehled průmyslových zón ve Středočeském kraji

	Společnost	sektor	země	investice v Eu	Kč	nově vytvořená prac místa	Míra veřejné podpory v %	Prac. místa (J)	Rekval. (R)	strop veřejné podpory v mil. Kč	okres
1	Showa Aluminium Czech, s.r.o.	automobilový	Itálie	23,79	904,95	197	50			-	Kladno
2	ŠKODA AUTO a.s.	automobilový	Itálie	499,43	996,00	600	4,5			-	Mladá Boleslav
3	Celestica Kladno, s.r.o.	elektronický	Francie	8,82	310,71	700	50			-	Kladno
4	Barco Manufacturing s.r.o.	elektronický	Nizozemí	11,99	422,32	150	50			-	Kladno
5	AKUMA, a.s.	automobilový	Lucembursko	19,61	690,80	460	50			-	Mladá Boleslav
6	ČESKÁ RAFINÉRSKÁ, a.s.	chemický	Česká republika	189,45	6 839,00	0	30			-	Mělník
7	DANZER BOHEMIA - DÝHÁRNA s.r.o.	dřevozpracující	Německo	19,11	689,70	267	50			-	Mělník
8	KOSTAL CR, spol s r.o.	automobilový	Německo	24,93	900,00	886	50			449	Beroun, Příbram
9	VALEO VÝMĚNÍKY TEPLA s.r.o.	strojírenský	Francie	20,01	722,20	397	50			334,20	Beroun
10	CEBALSOL s.r.o.	plastikářský	Německo	38,25	1 339,00	150	50	12,000	17,750	489,00	Kolín
11	MITSUBISHI ELECTRIC AUTOMOTIVE CZECH s.r.o.	automobilový	Japonsko	35,37	1 277,00	235	50	10,320	2,975	563,50	Kladno
12	SAI Automotive Bohemia s.r.o.	automobilový	Německo	21,84	764,56	110	35			248,80	Mladá B.

	Společnost	sektor	země	investice v Eu	Kč	nově vytvořená prac místa	Míra veřejné podpory v %	Prac. místa (J)	Rekval. (R)	strop veřejné podpory v mil. Kč	okres
13	UNILEVER ČR, spol. s r.o.	potravinářský	Nizozemí	15,37	538,00	30	36			124,20	Mělník
14	F.X.MEILLER Slaný s.r.o.	automobilový	Česká republika	11,20	392,00	80	50	6,400	3,000	132,13	Kladno
15	RECTICEL Interiors CZ s.r.o.	automobilový	Nizozemí	10,91	382,00	35	45			151,65	Mladá Boleslav
16	Electric Powersteering Components Europe s.r.o.	automobilový	Japonsko	14,58	510,50	120	50	9,600	6,000	216,65	Kladno
17	Wiegel CZ žárové zinkování s.r.o.	kovozpracující	Německo	11,37	398,00	160	40			140,00	Beroun
18	Schwarz Müller s.r.o.	automobilový	Rakousko	10,63	372,32	70	40			146,70	Beroun
19	LINDE TECHNOPLYN a.s.	chemický	Německo	13,98	489,35	0	27			98,85	Mělník
20	IRCR Manufacturing s.r.o.	automobilový	Nizozemí	45,39	1 589,10	578	50	22,800	3,060	768,59	Příbram
21	VDO Česká Republika, s.r.o.	elektronický	Německo	197,95	6 271,00	1 900	40			1 578,40	Praha - východ
22	Baxter BioScience s.r.o.	zdravotnický	Švýcarsko	62,31	1 974,00	184	50	16,000	4,500	888,50	Kolín
23	Sumikei Czech s.r.o.	automobilový	Japonsko	19,13	606,00	100	44			220,88	Mladá Boleslav
24	TI Automotive AC s.r.o.	automobilový	Velká Británie	17,40	609,00	263	45			246,60	Mladá Boleslav
25	PEGUFORM PLASTIC, s.r.o.	automobilový	Česká republika	55,02	1 743,00	702	50			682,00	Nymburk
26	Behr Czech s.r.o.	automobilový	Německo	36,81	1 166,00	350	40			394,80	Mladá B.

	Společnost	sektor	země	investice v Eu	Kč	nově vytvořená prac místa	Míra veřejné podpory v %	Prac. místa (J)	Rekval. (R)	strop veřejné podpory v mil. Kč	okres
27	Lonza Biotec s.r.o.	biotechnologie	Nizozemí	49,40	1 565,00	80	40	6,400	5,000	626,00	Kolín
28	ESSA CZECH, spol. s r.o.	automobilový	Španělsko	24,94	790,00	125	44			314,60	Praha - východ
29	Linde Frigera s.r.o.	elektronický	Německo	37,10	1 175,22	692	40			482,07	Beroun
30	Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech s.r.o.	automobilový	Japonsko, Francie	741,79	500,00	3 000	15	128,000	523,555	3 525,00	Kolín
31	Mi-King s.r.o.	kovozpracující	Japonsko	17,85	578,22	48	49	3,840	0,632	279,50	Kolín
32	ASMO Czech s.r.o.	automobilový	Japonsko	12,97	409,88	122	50	14,640	1,500	204,94	Kutná Hora
33	STAVMEK s.r.o.	strojírenský	Belgie	15,11	489,64	237	50			244,82	Mladá Boleslav
34	Toyo Radiator Czech s.r.o.	strojírenský	Japonsko	10,68	346,00	70	50	5,600	25%	165,00	Kladno
35	KOPOS KOLÍN, a.s.	ostatní	Česká republika	9,10	295,00	20	50	1,600		147,50	Kolín
36	Saint-Gobain Sekurit CR spol. s r.o.	automobilový	Německo	11,51	372,90	108	50			178,95	Beroun
37	Plastipak Czech Republic, s.r.o.	plastikářský	USA	13,28	430,14	23	50			215,07	Praha-západ
38	Mubea, spol. s r.o.	automobilový	Švýcarsko	14,53	459,00	106	40			183,60	Beroun
39	WAGON AUTOMOTIVE spol. s r.o.	automobilový	Lucembursko	10,93	332,00	40	50			166,00	Mladá Boleslav
40	F.X. MEILLER Slaný s.r.o.	automobilový	Česká republika	9,10	295,00	120	50	96,000	25%	141,50	Kladno
41	Fresenius HemoCare CZ s.r.o.	zdravotnický	Německo	7,21	219,00	151	50			109,50	Nymburk

	Společnost	sektor	země	investice v Eu	Kč	nově vytvořená prac místa	Míra veřejné podpory v %	Prac. místa (J)	Rekval. (R)	strop veřejné podpory v mil. Kč	okres
42	Lear Corporation Czech s.r.o.	automobilový	USA	15,04	475,40	342	44	1,920	25%	175,96	Kolín
43	DEHTOCHEMA BITUMAT, a.s.	chemický	Česká republika	13,89	450,00	52	50	10,000	35%	220,00	Kutná Hora
44	Muramoto Manufacturing Europe s.r.o.	elektronický	Japonsko	10,21	310,00	67	50			155,00	Beroun
45	CARBORUNDUM ELECTRITE a.s.	ostatní	Česká republika	13,52	410,66	18	50			193,88	Mladá Boleslav
46	THIMM Obaly, k.s.	dřevozpracující	Německo	12,28	373,00	44	50			186,50	Mělník
47	Masterfoods, kom. spol.	potravinařský	Nizozemí	14,62	443,90	8	50			221,95	Benešov
48	Parker-Hannifin s.r.o.	plastikářský	Německo	7,81	237,00	110	50			118,50	Nymburk
49	Changhong Europe Electric s.r.o.	elektronický	Čína	6,99	212,34	300	50			104,70	Nymburk
50	Behr Czech s.r.o.	automobilový	Německo	39,52	1 200,00	60	50			600,00	Mladá Boleslav
51	UNILEVER ČR, spol. s r.o.	potravinařský	Nizozemí	25,99	755,00	130	50			367,50	Mělník
52	GOLDBECK Prefabeton s.r.o.	ostatní	Německo	10,32	299,78	60	50			149,89	Kutná Hora
53	Muramoto Manufacturing Europe s.r.o.	ostatní	Česká republika	31,74	922,00	210	50			451,52	Beroun
54	ALUKROM, s.r.o.	ostatní	Španělsko	6,86	208,35	69	65			119,45	Mladá Boleslav
55	Faurecia Exhaust Systems s.r.o.	automobilový	Francie	7,25	220,00	100	50			110,00	Mladá Boleslav
56	Agroetanol TTD, a.s.	ostatní	Česká r.	30,68	891,00	42	50			445,50	Mladá B.

	Společnost	sektor	země	investice v Eu	Kč	nově vytvořená prac místa	Míra veřejné podpory v %	Prac. místa (J)	Rekval. (R)	strop veřejné podpory v mil. Kč	okres
57	LE & CO - Ing. Jiří Lenc, s.r.o.	ostatní	Česká republika	13,11	380,70	29	50			189,60	Praha - východ

Zdroj: ČNB

T označuje slevu na dani z příjmu právnické osoby

J označuje hmotnou podporu na tvorbu nových pracovních míst

R označuje hmotnou podporu na školení a rekvalifikaci

L označuje převod pozemku z vlastnictví státu za zvýhodněnou cenu

I označuje převod technicky vybaveného pozemku z vlastnictví státu za zvýhodněnou cenu

Sloupec A - * jsou označené společnosti, kterým bylo vydáno Rozhodnutí, ale které z různých důvodů nebudou čerpat investiční pobídky

Sloupec B - jméno společnosti, které byly uděleny investiční pobídky

Sloupec D - země původu podle sídla majoritního vlastníka (ke dni podání záměru na CzechInvest)

Sloupce E, F - předpoklad ze záměru investora - celková výše investice

Sloupec G - předpoklad ze záměru investora - pouze nově vytvořená místa

Sloupec M - míra veřejné podpory - určena podle regionu a typu projektu

Sloupec N - strop veřejné podpory - celková hodnota poskytnuté veřejné podpory nesmí překročit tuto částku

Sloupec R, S - měsíc a rok, kdy bylo podepsáno Prohlášení o společném záměru (předzákonné projekty) nebo Rozhodnutí o příslibu investičních pobídek (zákonné projekty)

Sloupec H - L - druh příslibených investičních pobídek

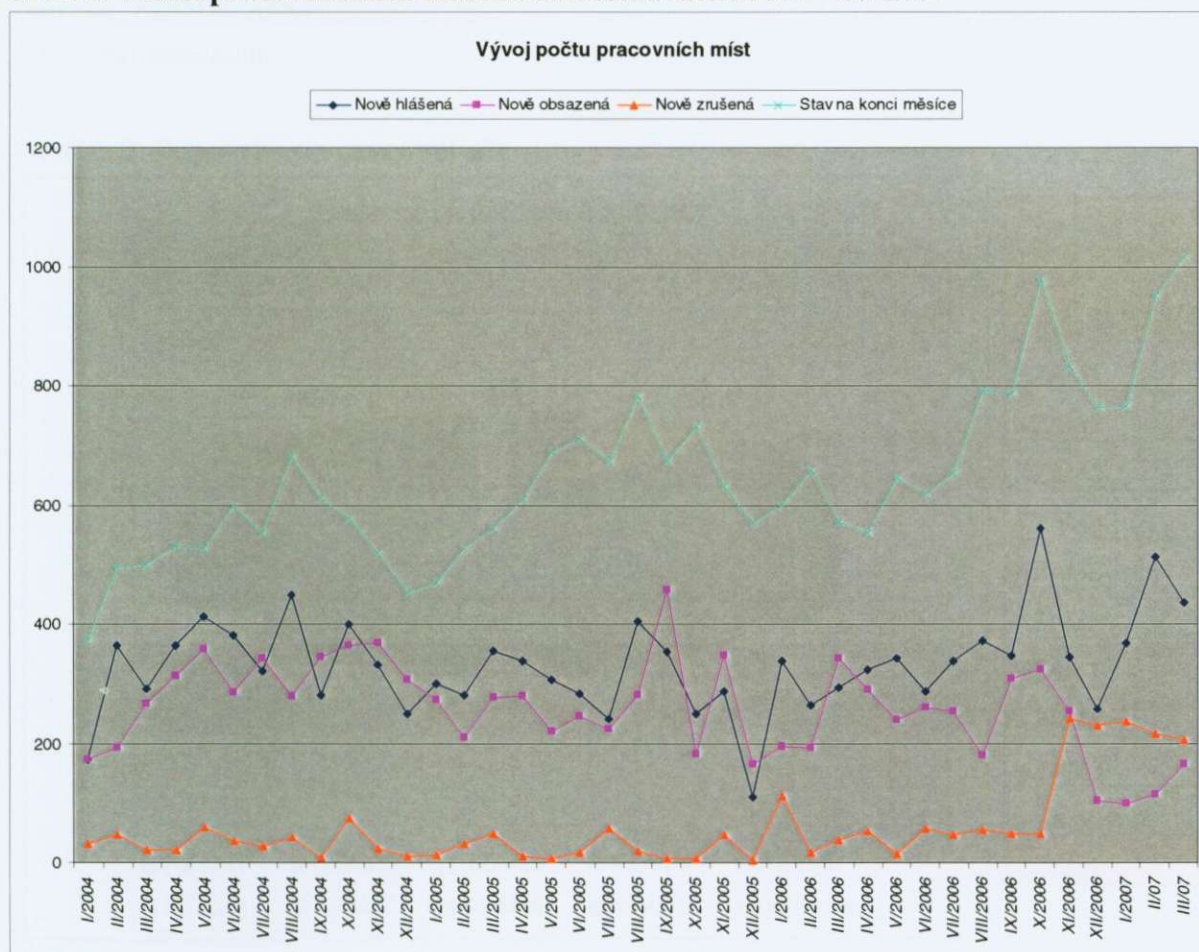
Příloha č. 4

Volná pracovní místa hlášená zaměstnavateli 2006 – 3 měs. 2007

	I/06	II/06	III/06	IV/06	V/06	VI/06	VII/06	VIII/06	IX/06	X/06	XI/06	XII/06
Nově hlášená	339	265	294	324	342	288	338	372	347	560	346	259
Nově obsazená	195	192	342	290	239	261	253	179	309	323	253	103
Nově zrušená	113	16	39	53	15	57	47	56	49	48	241	230
Na konci měsíce	601	658	572	553	645	617	655	792	788	978	831	765

	I/07	II/07	III/07
Nově hlášená	368	512	436
Nově obsazená	100	114	166
Nově zrušená	236	215	205
Na konci měsíce	767	951	1016

Graf. 6. Volná pracovní místa hlášená zaměstnavateli 2004 – 03-2007



Zdroj Úřad práce Kolín

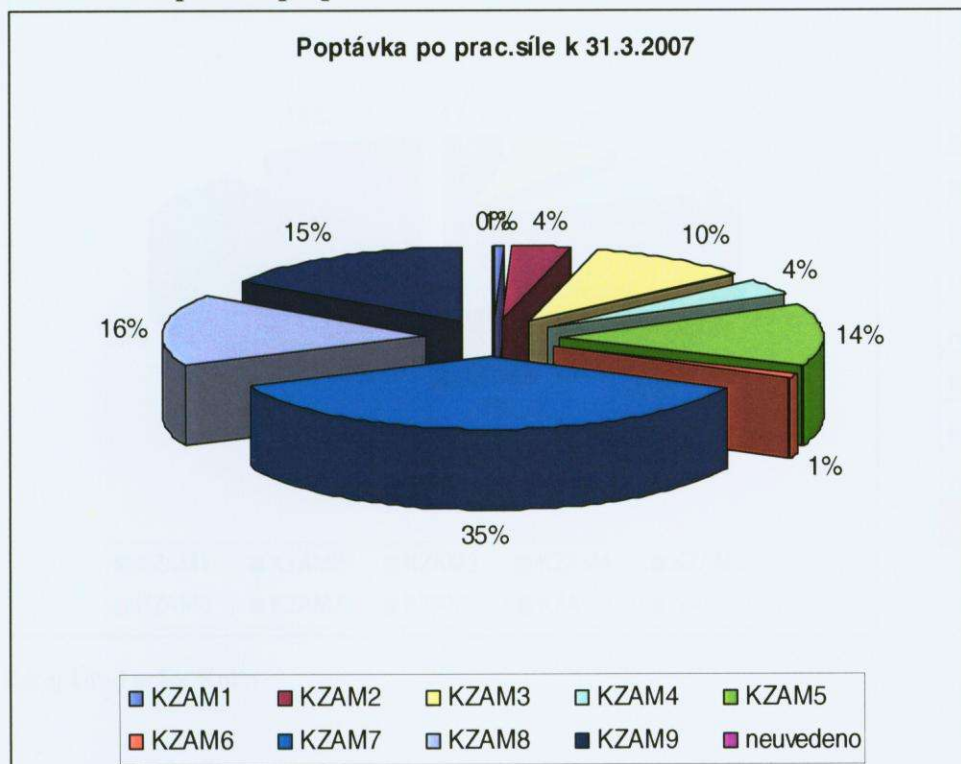
Příloha č. 6

Tab. 11. Poptávka po pracovní síle

KZAM	KZAM_POPIS
1	ZÁKONODÁRCI, VEDOUCÍ A ŘÍDÍCÍ PRACOVNÍCI
2	VĚDEČTÍ A ODBORNÍ DUŠEVNÍ PRACOVNÍCI
3	TECHNIČTÍ, ZDRAVOTNÍČTÍ, PEDAGOGIČTÍ PRACOVNÍCI A PRACOVNÍCI V PŘÍBUZNÝCH OBORECH
4	NIŽŠÍ ADMINISTRATIVNÍ PRACOVNÍCI /ÚŘEDNÍCI/
5	PROVOZNÍ PRACOVNÍCI VE SLUŽBÁCH A OBCHODĚ
6	KVALIFIKOVANÍ DĚLNÍCI V ZEMĚDĚLSTVÍ, LESNICTVÍ A V PŘÍBUZNÝCH OBORECH /kromě obsluhy strojů a zařízení - hl. třída 8/
7	ŘEMESLNÍCI A KVALIFIKOVANÍ VÝROBCI, ZPRACOVATELÉ, OPRAVÁŘI /kromě obsluhy strojů a zařízení/
8	OBSLUHA STROJŮ A ZAŘÍZENÍ
9	POMOCNÍ A NEKVALIFIKOVANÍ PRACOVNÍCI
Neuveden	KZAM nevyplněn

Zdroj Úřad práce Kolín

Graf č. 7. Poptávka po pracovní síle



poptávka po prac.síle	III/07
KZAM1	6
KZAM2	36
KZAM3	101
KZAM4	37
KZAM5	138
KZAM6	12
KZAM7	363
KZAM8	166
KZAM9	157
neuveveno	0
celkem	1016

Zdroj Úřad práce Kolín

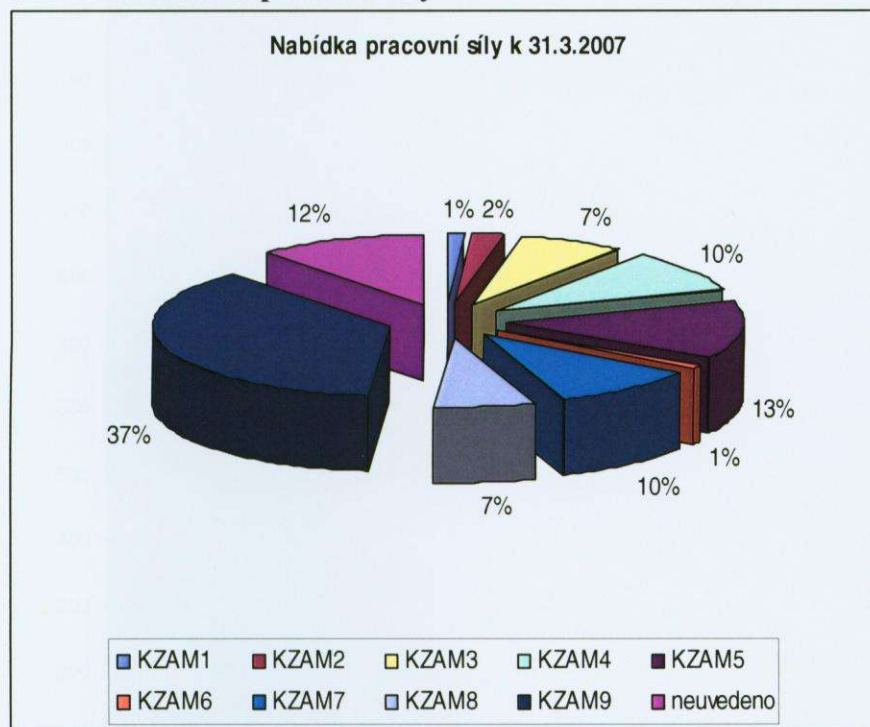
Příloha č. 5

Tab. č. 10 Nabídka a poptávka po pracovní síle dle KZAM

KZAM	KZAM_POPIS
1	ZÁKONODÁRCI, VEDOUCÍ A ŘÍDÍCÍ PRACOVNÍCI
2	VĚDEČTÍ A ODBORNÍ DUŠEVNÍ PRACOVNÍCI
3	TECHNIČTÍ, ZDRAVOTNÍČTÍ, PEDAGOGIČTÍ PRACOVNÍCI A PRACOVNÍCI V PŘÍBUZNÝCH OBORECH
4	NIŽŠÍ ADMINISTRATIVNÍ PRACOVNÍCI /ÚŘEDNÍCI/
5	PROVOZNÍ PRACOVNÍCI VE SLUŽBÁCH A OBCHODĚ
6	KVALIFIKOVANÍ DĚLNÍCI V ZEMĚDĚLSTVÍ, LESNICTVÍ A V PŘÍBUZNÝCH OBORECH /kromě obsluhy strojů a zařízení - hl. třída 8/
7	ŘEMESLNÍCI A KVALIFIKOVANÍ VÝROBCI, ZPRACOVATELÉ, OPRAVÁŘI /kromě obsluhy strojů a zařízení/
8	OBSLUHA STROJŮ A ZAŘÍZENÍ
9	POMOCNÍ A NEKVALIFIKOVANÍ PRACOVNÍCI
Neuveden	KZAM nevyplněn

Zdroj Úřad práce Kolín

Graf č. 8 Nabídka pracovní síly

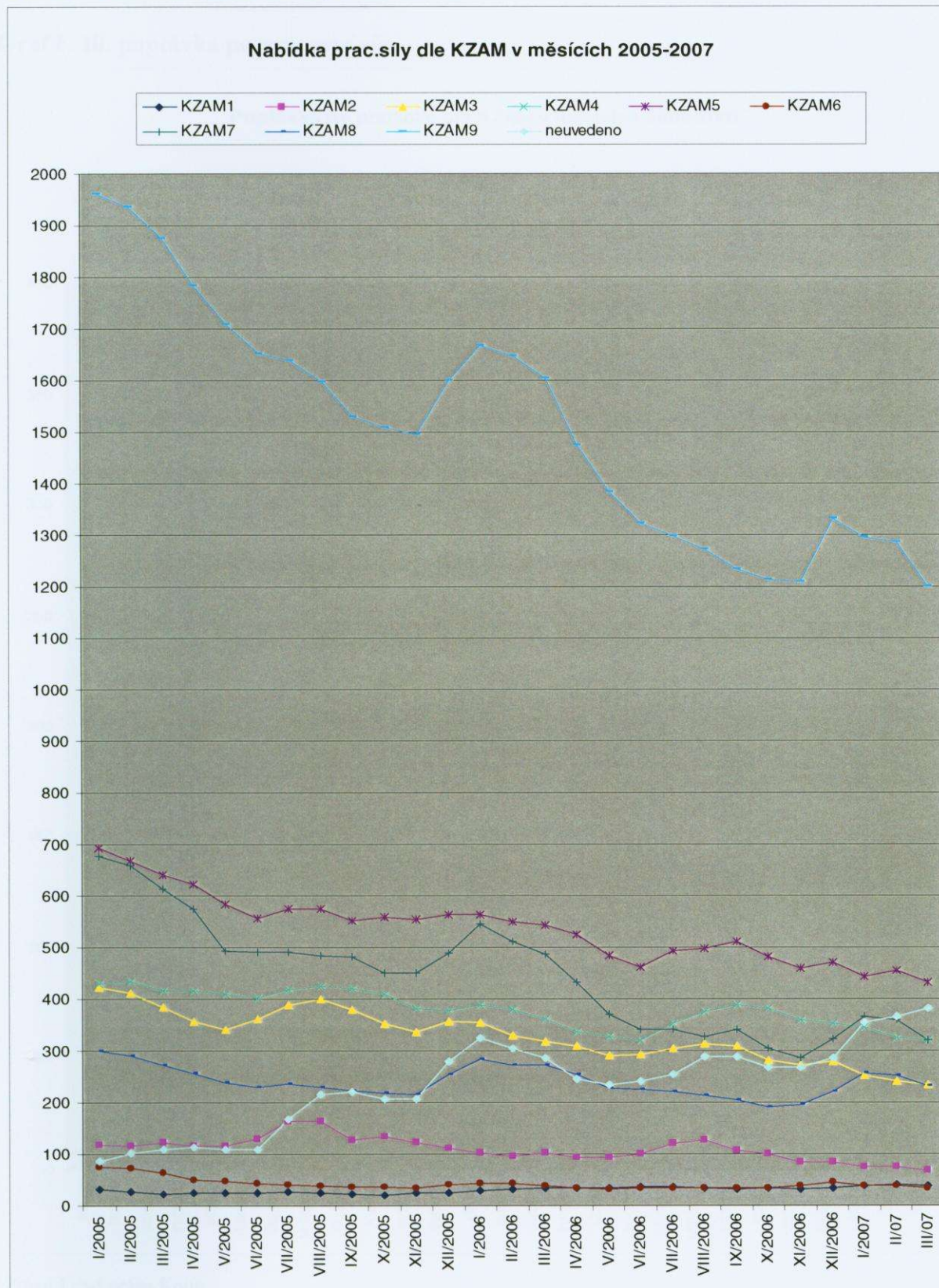


Nabídka prac.síly	III/07
KZAM1	39
KZAM2	68
KZAM3	234
KZAM4	321
KZAM5	432
KZAM6	33
KZAM7	321
KZAM8	232
KZAM9	1199
neuveďeno	382
celkem	3263

Zdroj: Úřad práce Kolín

Příloha č. 6

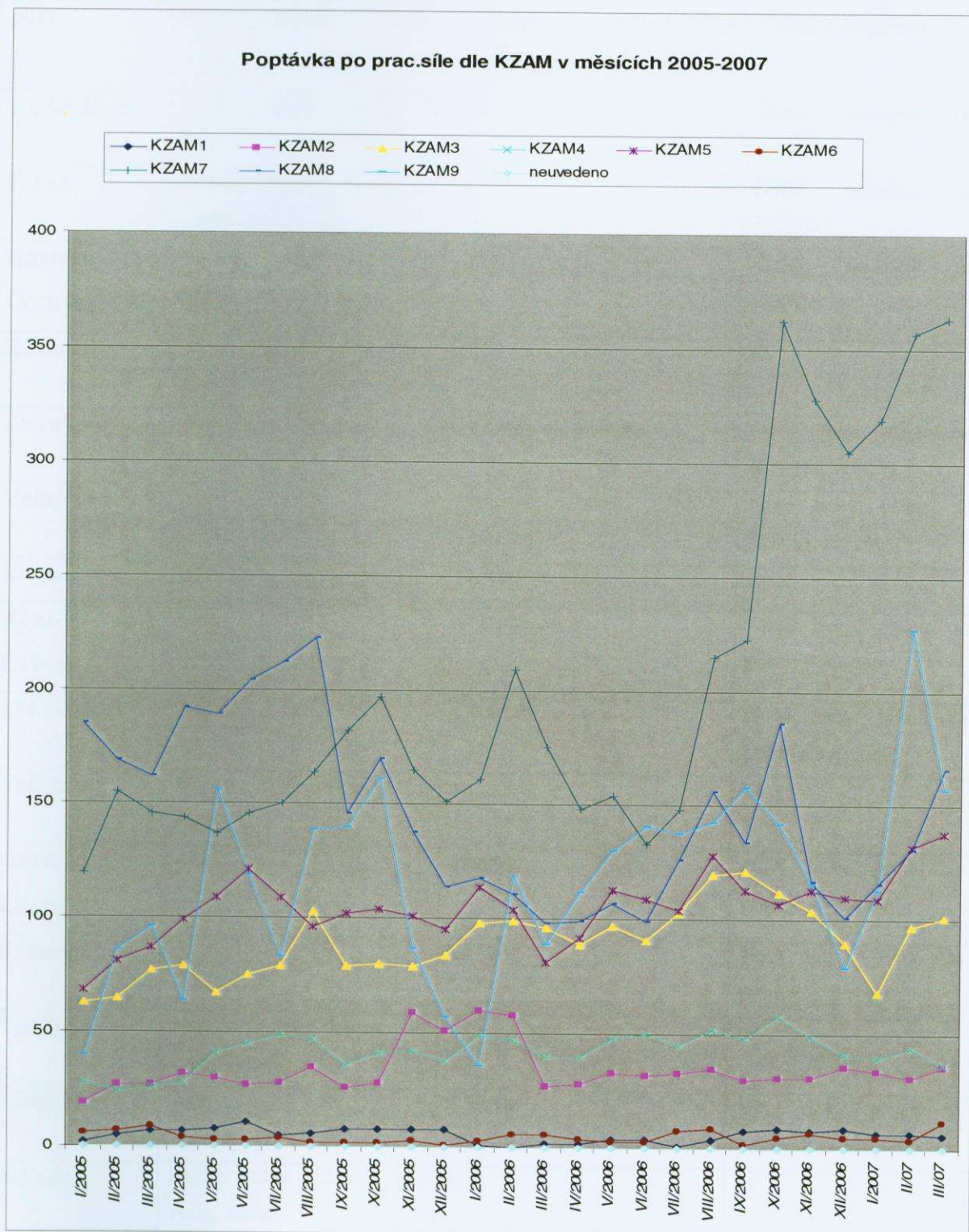
Graf č. 9 Nabídka pracovní síly dle KZAM



Zdroj: Úřad práce Kolín

Příloha č. 7

Graf č. 10. poptávka po pracovní síle



Zdroj: Úřad práce Kolín

Příloha č. 8

Tab. 14 Dotazník (terénní výzkum)

obce	Zaměstnanci v TPCA	Výstavba a investice v souvislosti z TPCA	Změna dopravy
Český Brod	Nejsou žádní, dojezd do Prahy	ne	Žádná, napojeno na ROPID
Pečky	Nejsou žádní, dojezd do Prahy	ne	Žádná, napojeno na ROPID
Kostelec nad Černými lesy	Nejsou žádní, dojezd do Prahy	ne	Žádná, napojeno na ROPID
Zásmuky	Nejsou žádní, dojezd do Prahy	ne	ne
Žehuň	Ano	Obchvat, cyklostezka	Nové linky, přímo do průmyslové zóny
Velký Osek	Ano	Obchvat, nová bytová výstavba	Nové linky, přímo do průmyslové zóny
Ratboř	Ano	Překladiště vozů	ne
Týnec nad Labem	Ano	Cyklostezka	Nové linky, přímo do průmyslové zóny
Tři Dvory	Ano	Obchvat	Nové linky, přímo do průmyslové zóny
Velim	Nejsou žádní, dojezd do Prahy	ne	ne
Jestřábí Lhota	Ano	Obchvat	Nové linky, přímo do průmyslové zóny
Býchory	Ano	Obchvat	Nové linky, přímo do průmyslové zóny
Kouřim	Nejsou žádní, dojezd do Prahy, Lonza	ne	ne
Žiželice	Ano	Obchvat	Nové linky, přímo do průmyslové zóny
Bečváry	Nejsou žádní, dojezd do Prahy, Lonza	ne	ne