



Pedagogická
fakulta
Faculty
of Education

Jihočeská univerzita
v Českých Budějovicích
University of South Bohemia
in České Budějovice

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích
Pedagogická fakulta
Katedra geografie

Diplomová práce

Průmyslové investice a jejich vliv na prostorovou strukturu a rozvoj města (případová studie města Kolín)

Vypracoval: Jitka Pomikálková
Vedoucí práce: Mgr. Michal Vančura, Ph.D.

České Budějovice 2013

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci vypracovala samostatně s využitím literatury a pramenů uvedených v seznamu použité literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., v platném znění, souhlasím se zveřejněním své diplomové práce, a to v nezkrácené podobě ve veřejně přístupné části databáze STAG, provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce.

Ve Štipoklasech dne

.....

Jitka Pomikálková

Poděkování

Děkuji Mgr. Michalovi Vančurovi, Ph.D. za vedení této diplomové práce, jeho připomínky a náměty, které mi velmi pomohly při jejím psaní. Za ochotu pomoci a poskytnutí informací a dat děkuji také RNDr. Stanislavu Kraftovi, Ph. D., Mgr. et Bc. Vítu Rakušanovi, starostovi města Kolín, Ing. Jaromíru Skálovi, referentovi Odboru regionálního rozvoje a územního plánování, Jaroslavu Pejšovi, pracovníkovi Státního okresního archivu v Kolíně a pamětníkovi Janu Lévaii.

POMIKÁLKOVÁ, J. (2013): Průmyslové investice a jejich vliv na prostorovou strukturu a rozvoj města (případová studie města Kolín). Diplomová práce, Pedagogická fakulta Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích, 115 s.

Klíčová slova

Kolín, urbanizace, prostorová struktura města, průmyslové zóny, přímé zahraniční investice

Anotace

Diplomová práce se zabývá zhodnocením vlivu velkých investic na prostorovou strukturu a rozvoj města Kolín. Součástí práce je analýza vývoje investičního prostředí v České republice po roce 1989, problematika průmyslových zón, přímých zahraničních investic, urbanizace a prostorové struktury měst. Na základě prostudované literatury jsou získané teoretické poznatky aplikovány na prostředí města Kolín. Hlavním cílem je definování nejvýznamnějších procesů (zejména těch, které se vážou k průmyslové výrobě) vedoucích k významným změnám a rozvoji města.

POMIKÁLKOVÁ, J. (2013): Industrial investments and their impact on the spatial structure and development of a city (Kolín key study). M. A. thesis, Pedagogical faculty of South Bohemia University in České Budějovice, 115 p.

Key words

Kolín, urbanization, spatial structure of a city, industrial zones, foreign direct investment

Anotation

This M. A. thesis evaluates the impact of big investments on the spatial structure and the development of Kolín. It includes the analysis of the investment environment development in the Czech republic after 1989, the problematics of industrial zones, foreign direct investments, urbanization and spatial structure of a city. On the basis of literature and data studies the author applies all the gained theoretical pieces of knowledge on the city of Kolín. The main aim is to define the most important processes (especially those connected with industrial production) that lead to significant changes and to the growth of the city.

Obsah

<u>1 ÚVOD, CÍLE PRÁCE A HYPOTÉZY</u>	1
<u>2 METODICKÁ VÝCHODISKA A ZDROJE DAT</u>	3
<u>3 REŠERŠE ZÁKLADNÍ LITERATURY K PROBLEMATICE REGIONÁLNÍHO ROZVOJE SE ZAMĚŘENÍM NA VELKÉ INVESTICE</u>	7
<u>4 ZÁKLADNÍ TEORETICKÁ VÝCHODISKA</u>	10
4.1 EKONOMIKA ČESKÉ REPUBLIKY PO ROCE 1989	10
4.2 SYSTÉMOVÁ A INSTITUCIONÁLNÍ PODPORA PRŮMYSLOVÝCH INVESTIC V ČESKÉ REPUBLICE	14
4.2.1 SYSTÉMOVÁ PODPORA	14
4.2.2 INSTITUCIONÁLNÍ PODPORA	16
4.3 STRATEGICKÉ PLÁNOVÁNÍ A POLITIKA AKTIVIZACE INVESTIC NA CELOSTÁTNÍ A REGIONÁLNÍ ÚROVNI	18
4.3.1 KVALITA PODNIKATELSKÉHO PROSTŘEDÍ	18
4.3.2. REGIONÁLNÍ POLITIKA	21
4.3.2.1 Regionální politika EU	21
4.3.2.2 Regionální politika ČR	22
4.3.3 STRATEGICKÉ A ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ	23
4.3.3.1 Strategické plánování	23
4.3.3.2 Územní plánování	23
4.4 PRŮMYSLOVÉ ZÓNY	24
4.4.1 PODPORA PRŮMYSLOVÝCH ZÓN V ČESKÉ REPUBLICE	25
4.5 PŘÍMÉ ZAHRANIČNÍ INVESTICE	27
4.5.1 KLASIFIKACE PŘÍMÝCH ZAHRANIČNÍCH INVESTIC	28
4.5.2 VÝVOJ PŘÍMÝCH ZAHRANIČNÍCH INVESTIC V ČESKÉ REPUBLICE	29
4.6 URBANIZACE A PROSTOROVÁ STRUKTURA MĚST	31
4.6.1 URBANIZACE V ČESKÝCH ZEMÍCH	31
4.6.2 PROSTOROVÁ STRUKTURA MĚST	32
4.6.3 PROMĚNY PROSTOROVÉ STRUKTURY MĚSTA	33
<u>5 VYMEZENÍ A ZÁKLADNÍ GEOGRAFICKÝ ROZBOR ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ</u>	35
5.1 VYMEZENÍ ZKOUMANÉHO ÚZEMÍ	35
5.2 HODNOCENÍ SLOŽEK SOCIOEKONOMICKÉ SFÉRY	36
5.2.1 OBYVATELSTVO	36
5.2.1.1 Věková struktura obyvatelstva	37
5.2.1.2 Národnostní struktura a cizinci	40
5.2.1.3 Vzdělanostní struktura obyvatelstva v Kolíně	41

5.2.1.4 Přirozený a migrační pohyb obyvatelstva v Kolíně	43
5.2.2 DOPRAVA	45
5.2.2.1 Železniční doprava v Kolíně	45
5.2.2.2 Silniční doprava	45
5.2.2.3 Vodní doprava	50
5.2.3 HOSPODÁŘSKÉ PROSTŘEDÍ	50
5.2.4 TRH PRÁCE	54

6 VÝVOJ PRŮMYSLOVÉ VÝROBY V KOLÍNĚ **56**

6.1 PRŮMYSLOVÁ VÝROBA V KOLÍNĚ DO ROKU 1989	56
6.2 PRŮMYSLOVÁ VÝROBA V KOLÍNĚ PO ROCE 1990	60
6.2.1 PRŮMYSLOVÉ ZÓNY V KOLÍNĚ	63
6.2.1.1 Průmyslová zóna Kolín - Ovčáry	63
6.2.1.1.1 Řízený rozhovor o vzájemných vztazích mezi největším investorem PZ Kolín - Ovčáry, TPCA a městem Kolín	66
6.2.1.2 Průmyslová zóna Štáralka	69

7 VÝVOJ MĚSTA KOLÍNA A JEHO PROSTOROVÉ STRUKTURY **72**

7.1 STRATEGICKÁ A ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE V KOLÍNĚ	72
7.2 VÝVOJ KOLÍNA OD DRUHÉ POLOVINY 19. STOLETÍ	76
7.2.1 OBDOBÍ MEZI LETY 1869 - 1910	76
7.2.2 OBDOBÍ MEZI LETY 1910 - 1950	76
7.2.3 SOCIALISTICKÉ OBDOBÍ	79
7.2.4 OBDOBÍ PO ROCE 1990	81
7.3 VÝVOJ FUNKČNÍ PROSTOROVÉ STRUKTURY V JEDNOTLIVÝCH ČÁSTECH MĚSTA	82
7.3.1 KOLÍN I.	84
7.3.2 KOLÍN II.	85
7.3.3 KOLÍN III.	86
7.3.4 KOLÍN IV.	87
7.3.5 KOLÍN V.	89
7.3.6 KOLÍN VI.	90
7.3.7 SENDRAŽICE, ŠTÍTARY, ŠTÁRALKA A ZIBOHLAVY	90

8 ZHODNOCENÍ ROZVOJE MĚSTA V DŮSLEDKU VELKÝCH INVESTIC **92**

8.1 PRŮMYSLOVÉ INVESTICE	92
8.2 INVESTICE DO DOPRAVY A BYDLENÍ	97
8.3 VÝVOJ SOCIOEKONOMICKÉ SITUACE V KOLÍNĚ	102

9 ZÁVĚR **104**

10 POUŽITÁ LITERATURA	106
10.1 KNIHY	106
10.2 ARCHIVNÍ PRAMENY	107
10.3 ČLÁNKY	108
10.4 INTERNETOVÉ ZDROJE	110
10.5 DALŠÍ ZDROJE	113
11 SEZNAM PŘÍLOH	114
11.1 MAPY	114
11.2 GRAFY	114
11.3 TABULKY	115
11.4 OBRÁZKY	115

1 Úvod, cíle práce a hypotézy

Diplomová práce se věnuje problematice velkých investic a jejich vlivu na město Kolín. Nejsou popisovány a rozebírány pouze investice průmyslové, ačkoliv to byly právě tyto investice, které Kolínu v minulosti napomohly k největšímu růstu. Kolín, jako město s dlouholetou tradicí průmyslové výroby, v minulosti přizpůsoboval svůj vývoj právě průmyslu. Právě díky této své orientaci je až do poloviny 80. let 20. století označován za významné průmyslové centrum státu (ŠRÁMKOVÁ ET AL, 2002). Jeho historie a výhodná geografická poloha jistě hrála roli při výběru území pro strategickou průmyslovou zónu, ve které měl být původně vystavěn závod BMW. Automobilka se rozhodla vystavět svůj závod ve Střední Evropě, na tuto její poptávku reagovalo více než sto měst z České republiky, Maďarska, Slovenska, Polska a Německa. Nakonec bylo pro novou továrnu vybráno Lipsko a CzechInvest následně nabídl pozemky japonsko – francouzskému koncernu TPCA (KALÁB, 2004).

Druhá kapitola se zabývá metodickými východisky práce a použitými zdroji dat. Třetí kapitola je věnována rešerši a diskuzi základní literatury k problematice regionálního rozvoje se zaměřením na velké investice. Čtvrtá kapitola představuje základní teoretická východiska související s tematikou této diplomové práce. Zahrnuje popis vývoje ekonomiky České republiky po roce 1989 a zhodnocení ekonomické situace státu s důrazem na zaměstnanost a zpracovatelský průmysl jako jedny z nejvýznamnějších změn. Na ekonomiku v ČR po roce 1989 navazuje problematika systémové a institucionální podpory průmyslových investic v České republice. Dále je pojednáno o strategickém plánování a politice aktivizace investic, o průmyslových zónách, přímých zahraničních investicích (jejich klasifikace a vývoj v ČR). Poslední podkapitolou teoretických východisek je urbanizace a prostorová struktura měst, v níž je rozebrána urbanizace v českých zemích, prostorová struktura měst a její proměny.

Praktická část začíná pátou kapitolou, která je zaměřena na geografický rozbor města Kolín, vymezení zkoumaného území a hodnocení složek socioekonomické sféry (řešeno je zde obyvatelstvo, doprava, hospodářské prostředí a trh práce). Na pátou kapitolu navazuje šestá kapitola pojednávající o průmyslové výrobě v Kolíně. Nejprve je rozebrána situace do roku 1989, poté po roce 1989. V části zabývající se průmyslovou výrobou po roce 1989 je zvláštní pozornost věnována průmyslovým zónám v Kolíně. Sedmá kapitola řeší otázku vývoje města Kolína a jeho prostorové

struktury. Nejprve je zmíněna strategická a územně plánovací dokumentace v Kolíně, dále vývoj města a jeho prostorové struktury (zpracován od druhé poloviny 19. století). Osmá kapitola hodnotí rozvoj města v důsledku velkých investic a rozebírá jednak investice průmyslové, investice do dopravy a bytové výstavby a vývoj socioekonomické sféry v Kolíně.

Hlavním cílem této diplomové práce je zhodnocení vlivu velkých investic na prostorovou strukturu a rozvoj města. Pro dosažení tohoto cíle byly stanoveny cíle dílčí. Mezi ně byla zahrnuta analýza vývoje složek socioekonomické sféry (demografický vývoj, trh práce, hospodářská situace města, doprava, atd.), zmapování vývoje města a jeho průmyslové výroby a vývoje prostorové struktury Kolína.

Největší rozvoj Kolína v důsledku průmyslové výroby lze předpokládat na základě Horské, Maura a Musila (2000) v počátcích industrializace a za socialismu. Ti uvádí tři etapy růstu českých měst. První etapu v letech 1869 – 1910 charakterizují jako období intenzivní industrializace a růstu středně velkých měst, druhou etapu zasazují do let 1910 – 1950, kdy podle nich dochází k růstu velkých měst na úkor měst menších spojeným s rozvojem služeb. Třetí, socialistická etapa, je dle nich typická růstem malých a středně velkých měst a zaražením růstu velkých měst (ten nastal již v předchozích obdobích).

Druhá hypotéza vychází z Pavlínska (2008) a jeho teorii o jednostranném zaměření české ekonomiky a s ním přicházejícími riziky. Dle něj nebylo soustředění se na jedno odvětví, v případě České republiky na automobilový průmysl, zcela ideálním způsobem vedoucím k pozitivnímu dlouhodobému rozvoji (zaměření na jedno odvětví či na jednoho investora zpočátku sice může působit jako motor růstu, ale následně může region omezovat v jeho dalším vývoji). Upozorňuje na možné problémy vyplývající z úpadku tohoto jednoho odvětví bez možností jej nějak nahradit. To se může projevit v rámci celé republiky, ale daleko větší dopad lze očekávat na regionální úrovni. Je tak možné se domnívat, že se Kolín výstavbou strategické průmyslové zóny původně určené pro BMW (v závěru jej obsadila jiná firma orientovaná rovněž na automobilový průmysl, TPCA) nejdříve dočkal pozitivního vývoje, ale v důsledku krize se původní efekt úspěšnosti anuloval.

2 Metodická východiska a zdroje dat

Po prostudování příslušné literatury a vytvoření rešerše základní literatury byla nejdříve zpracována kapitola zabývající se teoretickými východisky zahrnující přehled vývoje ekonomiky v České republice po roce 1989. Důraz byl kladen zejména na změny související s transformací, například situace na trhu práce (změna struktury zaměstnanosti, nezaměstnanost) a zvýraznění role zpracovatelského průmyslu. Po rozboru ekonomické situace České republiky po roce 1989 byla pozornost věnována problematice systémové a institucionální podpoře průmyslových investic v ČR. Následovala tematika strategického plánování a politiky aktivizace investic na celostátní a regionální úrovni (zahrnuta byla kvalita podnikatelského prostředí jako faktor určující atraktivitu pro potenciální investory a regionální politika jako prostředek napomáhající rozvoji). Poté následovala problematika průmyslových zón a přímých zahraničních investic v České republice. V poslední části kapitoly věnované teoretickým východiskům byla nejprve nastíněna urbanizace v českých zemích, prostorová struktura měst a její proměny. Celá teoretická část byla zpracována na základě informací z vybraných publikací a internetových stránek (jako doplňující zdroj informací sloužily například internetové stránky Ministerstva pro místní rozvoj, CzechInvestu a Strukturálních fondů EU).

Po nashromáždění teoretických poznatků přišla na řadu jejich aplikace na město Kolín. Byl proveden základní geografický rozbor území a zmapován vývoj socioekonomické situace v Kolíně (rozbor obyvatelstva, dopravy, hospodářské situace města, a trhu práce). Data ke zpracování pocházela ze statistik Českého statistického úřadu, Celostátního sčítání dopravy a Městského úřadu Kolín.

V rozboru obyvatelstva byly sledovány následující charakteristiky: vývoj počtu obyvatel, věková struktura obyvatelstva, národnostní struktura a cizinci (cizincem se dle ČSÚ rozumí fyzická osoba, která není státním občanem České republiky, včetně občana Evropské unie), vzdělanostní struktura, přirozený a migrační pohyb obyvatelstva. Některá data byla převedena do tabulek a grafů beze změn, někde byly pro lepší přehlednost provedeny výpočty (index stáří, přirozený přírůstek, migrační saldo). Metodickou podporu pro výpočty tvořila publikace Touška, Kunce, Vystoupila et al. (2008). Index stáří byl použit pro zjištění demografického stárnutí populace (hodnota byla získána na základě poměru obyvatel ve věku nad 65 let a obyvatel ve věku 0 – 14 let násobeného 100). Další počítanou hodnotou byl přirozený přírůstek jako rozdíl mezi

živě narozenými a zemřelými (v případě, že nabyde záporných hodnot, jedná se o přirozený úbytek). Sledovaným jevem byla také migrace (definována jako jednorázová změna trvalého bydliště). Jejím konečným výsledkem je migrační saldo (nebo také tzv. čistá migrace), vypočítané jako podíl přistěhovalých a vystěhovalých (TOUŠEK, KUNC, VYSTOUPIL ET AL., 2008).

Při zkoumání dopravy ve městě byl popsán stav železniční, silniční a vodní dopravy. K silniční dopravě byla provedena analýza dopravního zatížení těžkými automobilovými vozidly v letech 2001, 2005 a 2010, kterými jsou dle metodiky Celostátního sčítání dopravy veškerá vozidla nad 3,5 tuny. Sčítání uvádí průměrné roční hodnoty počtu vozidel za 24 hodin. Metodika sčítání v roce 2010 se změnila, oproti rokům 2001 a 2005 se nákladní vozidla s přívěsy a tahače s návěsy počítala pouze jako jedno vozidlo (CELOSTÁTNÍ SČÍTÁNÍ DOPRAVY, 2010).

Při hodnocení hospodářského prostředí byla nejprve věnována pozornost ekonomické struktuře obyvatelstva a ekonomicky aktivnímu obyvatelstvu. Byla zkoumána ekonomická aktivita mezi lety 1970 – 2011. Zde bylo nutné sjednotit metodiku výpočtu podílu ekonomicky aktivních a ekonomicky aktivních v průmyslu, a to pomocí vzorce podíl ekonomicky aktivních na celkový počet obyvatel násobeno 100 (TOUŠEK, KUNC, VYSTOUPIL ET AL., 2008). Součástí kapitoly bylo zhodnocení stavu přímých zahraničních investic mezi lety 1999 – 2010 v okresech Středočeského kraje (údaje za menší územní jednotky nejsou k dispozici). Pro větší přehlednost byly údaje převedeny na jednoho obyvatele pomocí vzorce celková částka v mil. Kč/počet obyvatel daného okresu a daném roce.

Trh práce v okresech byl kvůli změně metodice řešen až od roku 2004 (s výjimkou údajů za Českou republiku v kapitole 4.1). Do konce června roku 2004 byla míra registrované nezaměstnanosti podílem počtu neumístěných uchazečů o zaměstnání a disponibilní pracovní silou (zaměstnaní z VŠPS a neumístění uchazeči). Od 1. července 2004 byla počítána jako podíl dosažitelných neumístěných uchazečů o zaměstnání a součet zaměstnaných z VŠPS, pracujících cizinců registrovaných na úřadě práce nebo s povolením k zaměstnání nebo živnostenským oprávněním a počtu dosažitelných uchazečů o zaměstnání (ČSÚ, 2012). Data za město poskytl Městský úřad Kolín, vzhledem k jeho odlišné metodice nejsou data srovnávána s okresy a Českou republikou.

Následoval popis vývoje průmyslu a prostorové struktury města. Z hlediska průmyslové výroby je zmapována situace nejdříve do roku 1989 a potom situace po roce 1989. Pro zpracování průmyslové výroby do roku 1989 byly použity dostupné historické prameny ze Státního okresního archivu v Kolíně, informace se podařilo získat také od jeho pracovníků a vlastním výzkumem ve vybraných podnicích. Při zpracování kapitoly vývoje průmyslu po roce 1990 byla pozornost věnována zejména průmyslovým zónám jako nejvýznamnějším průmyslovým investicím daného období. Stav bezprostředně po roce 1990 byl zpracováván rovněž na základě archivních pramenů, které byly k dispozici ve Státním okresním archivu Kolín a dat z Českého statistického úřadu. Další vývoj autor vypracoval s pomocí dat ČSÚ, ve spolupráci s Městským úřadem v Kolíně. Také byl proveden terénní výzkum a řízený rozhovor se starostou města Kolína Mgr. et Bc. Vitem Rakušanem a tiskovým mluvčím TPCA, Radkem Kňavou. Řízený rozhovor je jednou z metod výzkumu, při kterém tazatel pokládá předem připravené otázky (ZACHARIÁŠOVÁ ET AL., 2011). Rozhovor byl veden osobně s připravenou sadou otázek zaměřených na zjištění vzájemné spolupráce mezi městem a největším investorem průmyslové zóny.

Při tvorbě kapitoly věnované vývoji města Kolín a jeho prostorové struktury byly opět využity historické prameny Státního okresního archivu v Kolíně a Regionálního muzea v Kolíně, základním zdrojem informací se staly kroniky města od roku 1886. Nejprve byly rozebrány dostupné dokumenty strategického (Integrovaný plán rozvoje města) a územního plánování (během výzkumu se nepodařilo získat všechny územní plány města, k dispozici byla pouze dokumentace z roku 2002 a 2012), následně bylo přikročeno k vypracování vývoje města od roku 1869 až do současnosti. Etapy vývoje města byly vybrány po vzoru Horské, Maura a Musila (2002) následovně: období mezi lety 1869 – 1910, období mezi lety 1910 – 1950, socialistické období a období po roce 1990. Pro zmapování nejdůležitějších změn byl zvolen rozbor proměn funkční prostorové struktury města. Výzkumem prošly jednotlivé části města (Kolín I. – Kolín VI., a připojené obce Štářalka, Sendražice, Zibohlavý a Štítary). Ve výsledku byly určeny hlavní události, jež způsobily zásadní změny. Vymezené funkční zóny v kapitole 7.2 byly převzaty z Generelu cyklistických tras a cyklostezek z roku 2008 (generel vymezuje zóny průmyslu a dopravy, bydlení, služeb a centrum).

Některé kapitoly jsou doplněny mapovými výstupy vytvořenými v prostředí ArcGis (software ArcMap 10.1). Jako mapové podklady sloužily data ArcCR 500 a

podklady z Městského úřadu Kolín. Z terénního výzkumu je v práci použita vlastní fotodokumentace.

3 Rešerše základní literatury k problematice regionálního rozvoje se zaměřením na velké investice

Problematika regionálního rozvoje a investic se v literatuře hojněji objevuje až ve druhé polovině 20. století a největší pozornost je jí věnována teprve od začátku 21. století.

Za základní zdroj informací o regionálním rozvoji v české literatuře je možné považovat dílo autorů Uhlíře a Blažka (2001). Ve svém díle sumarizují teoretické přístupy k regionálnímu rozvoji převažující ve 20. století, institucionální podporu, regionální politiku na úrovni ČR a Evropské Unie.

Kniha Wokouna et al. (2008) představuje ucelený soubor problematiky regionálního rozvoje (teoretická východiska, vztah regionálního rozvoje k ostatním vědním oborům, regionální politika v rámci České republiky, politika hospodářské a sociální soudružnosti Evropské Unie, jevy provázející regionální rozvoj, například tvorba klastrů, urbanizace a migrace).

Hampl et al. (2001) nejdříve představují shrnutí desetiletého transformačního vývoje České republiky, tendence v socioekonomickém a územním vývoji a nárůst významu institucionální podpory regionálního rozvoje. Následuje rozbor problematiky vývoje obyvatelstva a osídlení, ve kterém je přihlédnuto zejména k vývoji Prahy jako sídla nadnárodního významu s nejdynamičtějším rozvojem. Autoři se také zabývají zhodnocením a hledáním rozdílů v regionální diferenciaci a ekonomice Evropské Unie a postkomunistických zemí. Předkládají obecnou teorii regionálního vývoje.

Jednou z novějších knih je kniha Víturky et al. (2010). Je zde provedena analýza současného stavu a možností rozvoje vybraných regionů, což může sloužit jako pomůcka novým potenciálním investorům chystajícím se vstoupit na český trh.

Ze zahraniční literatury zabývající se problematikou průmyslových investic lze zmínit Haytera (1998). Jeho publikace ve čtyřech částech rozebírá dynamiku umístění průmyslových investic. Nejprve řeší problematiku transformace, umístění průmyslových továren, výrobních společností, výrobních systémů a lokálního rozvoje.

Dicken (2007) mapuje měnící se prostředí v důsledku globalizované ekonomiky. Jeho pozornost se soustřeďuje na jednotlivá odvětví, na nadnárodní společnosti, apod.

Vlivu státu na rozvoj průmyslových zón se věnuje Pochtiolová (2009). Považuje rozvoj průmyslových zón v České republice za snahu státu snížit nezaměstnanost,

restrukturalizovat průmysl a pomoci státu v uplatnění na mezinárodních trzích. Dopady budování průmyslových zón na příkladu MIP Borská pole ve svém článku sumarizuje Baštová a Dokoupil (2010). K tématu byla sepsána řada diplomových a bakalářských prací. Například Groňka (2011) se věnuje průmyslovým zónám a regionálnímu rozvoji Jihomoravského kraje. Analyzuje vliv průmyslových zón ČR na ekonomiku a trh práce ve vybraném území.

Zkoumáním vlivu zahraničního kapitálu na českou ekonomiku se nejprve zabývá Brada, Clavel a Wienert (1994); autoři v publikaci popisují vliv přílivu zahraničního kapitálu v počátcích transformace.

Viturka (2000) kromě jiného vymezuje lokalizační faktory přímých zahraničních investic a druhy podpory zahraničních investorů na makroekonomické a regionální úrovni. Zdůrazňuje přínosy jejich přílivu, například snížení nezaměstnanosti, zvýšení kvalifikace pracovní síly, růst regionálního HDP a zavádění nových technologií.

Pavlínek se problematice přímých zahraničních investic v kontextu střední a východní a střední Evropy věnuje od roku 1998. Pavlínek (1998) popisuje situaci ekonomiky a zaměřuje se joint venture firem Škoda a Volkswagen, pomocí jejichž příkladu poukazuje na vliv koncernu na regionální rozvoj. I ve svých dalších publikacích se orientuje převážně na automobilový průmysl v České republice. Ve článku z roku 2002 zhodnocuje nepřiliš úspěšnou privatizaci a pokusy o restrukturalizaci ekonomiky v 90. letech a označuje přímé zahraniční investice za „náhradní řešení“ ekonomického růstu. Jejich vstup nepovažuje za záruku ekonomického růstu, což dokládá faktem, že investoři raději investují do oblastí s pro ně výhodnými podmínkami. Ve článku z roku 2004 zkoumá regionální dopady investic ve Střední Evropě a vymezuje některé negativní dopady na domácí ekonomickou situaci, například nerovnoměrný vývoj v jednotlivých regionech daného státu, vznik duální ekonomiky, problémy s integrací zahraničních firem, případný odchod firem (například společnost Flextronics), apod.

Tonev a Toušek (2002) ve svém referátu považují příliv přímých zahraničních investic za jednu z nejefektivnějších metod dynamického rozvoje regionu a jeho ekonomiky. Tuto myšlenku demonstrují na příkladu Jihlavska jako území, ve kterém došlo zejména díky investici německé společnosti Bosch Diesel do Pávova k velkému rozvoji.

Srholec (2004) popisuje vývoj zahraničního kapitálu v transformujících se ekonomikách od počátku devadesátých let, zaměřuje se spíše na ekonomické dopady investic (například vliv na zaměstnanost a platební bilanci) a zabývá se také jejich teorií, lokalizačními faktory a politikou investičních pobídek. Dále klade důraz na rozdíly mezi zahraničními a českými firmami a možná úskalí jejich vzájemné spolupráce.

Dopady na trh práce v okrese Kolín se ve své práci zabývá Dinga (2009). Uvádí, že vliv na trh práce je jednoznačný, i když spíše než pokles nezaměstnanosti v rámci Kolínska, měla investice vliv zejména na strukturu pracovní síly.

Komplexní literaturou věnovanou přímým zahraničním investicím a regionálnímu rozvoji je kniha Wokouna, Tvrdoně et al. (2010). Titul shrnuje lokalizační faktory ovlivňující výběr investora, teorii přímých zahraničních investic a zabývá se podporou jejich vstupu do ekonomik České republiky a Slovenska. Na základě případových studií průmyslových zón ve výše zmíněných státech se pokouší o zmapování důsledků vyplývajících ze vstupu zahraničního investora na domácí trh. Autoři věnují pozornost také regionální politice jako nástroji napomáhajícímu vstupu přímých zahraničních investic a celkovému rozvoji státu a jeho regionů.

Ze zahraničních autorů zabývajících se investicemi lze uvést Moosu (2002). Ten se věnuje přímým zahraničním investicím, nadnárodním korporacím, rizikům a výhodám s nimi spojenými. Dalším, kdo se zkoumá vliv přímých zahraničních investic je kolektiv autorů Moran, Graham a Bloström (2005). Ti sestavili sbírku článků od několika dalších autorů snažících se prokázat, zdali přímé zahraniční investice opravdu zajišťují rozvoj. Zahraničním kapitálem, faktory a podmínkami jeho lokalizace a dopady na Polsko se zabývá Domański (2001).

Vzhledem k tématu této práce je vhodné zmínit autory studující problematiku rozvoje a vývoje měst. Ze zahraničních autorů lze jmenovat Pacioneho (2007). Kromě základních poznatků o urbánní geografii se věnuje urbanizaci, prostorovému plánování města a jeho historii, apod. Vývoji měst a urbanizaci v České republice se věnují například Horská, Maur a Musil (2002).

4 Základní teoretická východiska

4.1 Ekonomika České republiky po roce 1989

V prvních deseti letech transformačního procesu lze pozorovat dle Slaného (2001) čtyři vývojové etapy. První fáze je fáze recese (post-transformační pokles) probíhající v letech 1990-1992, druhá potom fáze hospodářského oživení mezi lety 1993-1996 následovaná dalším obdobím recese probíhajícím od roku 1997 do roku 1999. Poslední etapa začala v polovině roku 1999 a je označována jako fáze mírného oživení ekonomiky (SLANÝ, 2001).

Ekonomika České republiky, ale i ostatních transformujících se zemí prošla v počátku transformace nesnadným vývojem. Tyto země měly deformovanou strukturu ekonomiky, která byla dlouhou dobu pod vlivem SSSR, procházely změnami spojenými s přechodem na tržní hospodářství, změnami ve vztazích se zahraničními ekonomikami, apod. Transformace sebou nesla velký propad HDP. Vývoj ekonomiky země souvisel s reformami a jejich výsledky, s hospodářskými a politickými faktory před transformací a hlavně se zvolenou strategií transformace. V tempu ekonomického růstu svou roli sehrál příliv přímých zahraničních investic (WOKOUN, 2010).

1. Období recese (1990-1992)

Pokles HDP byl převážně způsoben příčinami souvisejícími s přechodem od centrálně plánovaného hospodářství k tržnímu a kontaktem se zahraničními ekonomikami, který se projevoval jak pozitivně, tak negativně. V důsledku liberalizace cen a zahraničního obchodu se změnila poptávka. Snížily se reálné mzdy, projevila se devalvace koruny, zahraniční investice nejprve probíhaly jen omezeně (budoucí vývoj zatím nebyl jistý), a celková zahraniční poptávka byla narušena rozpadem trhů RVHP. Změnami prošla i nabídka, došlo ke zvýšení cen dovážených produktů díky zrušení kontraktních cen na ropu a devalvaci koruny, liberalizaci cen, která způsobila nabídkový šok a zrušení systému dotací, což přinutilo podniky k rozpočtovým omezením (SLANÝ, 2001).

2. Hospodářské oživení (1993-1996)

Česká republika se z recese vzpamatovávala pomaleji než například Polsko, i rozvoj její ekonomiky probíhal pozvolněji. Navzdory tomu byla pokládána za zemi,

která zvládala proces transformace dobře. Očekávalo se, že si tento trend ožívování ekonomiky udrží až do konce devadesátých let. Tyto optimistické názory je možné přisuzovat rychlému průběhu privatizace a růstu investic, který měl za následek růst poptávky (SLANÝ, 2001). To bylo způsobeno především tzv. transformačními polštáři. Ty snížily mzdové náklady a zvýšily zisky. Období hospodářského oživení bylo také ve znamení přehřívání ekonomiky způsobené přílivem zahraničního kapitálu (dovoz se zvyšoval a společně s ním i obchodní schodek). Domácí poptávka začala převyšovat nad nabídkou, což způsobilo nerovnováhu české ekonomiky (SRHOLEC, 2001).

3. Druhé období recese (1996-1999)

V období druhé recese se zpomalil růst průmyslu, zemědělství, vývozu a snížil se příliv zahraničního kapitálu. Na návratu k recesi se podílely jak faktory makroekonomické (hospodářská nerovnováha, hospodářská politika), tak faktory mikroekonomické (restrukturalizace a modernizace podniků). Nerovnováhu se snažily vyřešit balíčky opatření – „Korekce hospodářské politiky a další transformační opatření“ a „Stabilizační a ozdravný program vládní koalice“. Balíčky způsobily negativní vývoj ekonomiky státu (SLANÝ, 2001).

4. Období růstu (1999-2000)

V tomto období se začal projevovat pozitivní vliv přímých zahraničních investic. Změnila se hospodářská politika a došlo k několika strukturálním reformám. V porovnání s ostatními středoevropskými zeměmi se česká ekonomika postupně zařadila mezi rychle se rozvíjející země (SLANÝ, 2001).

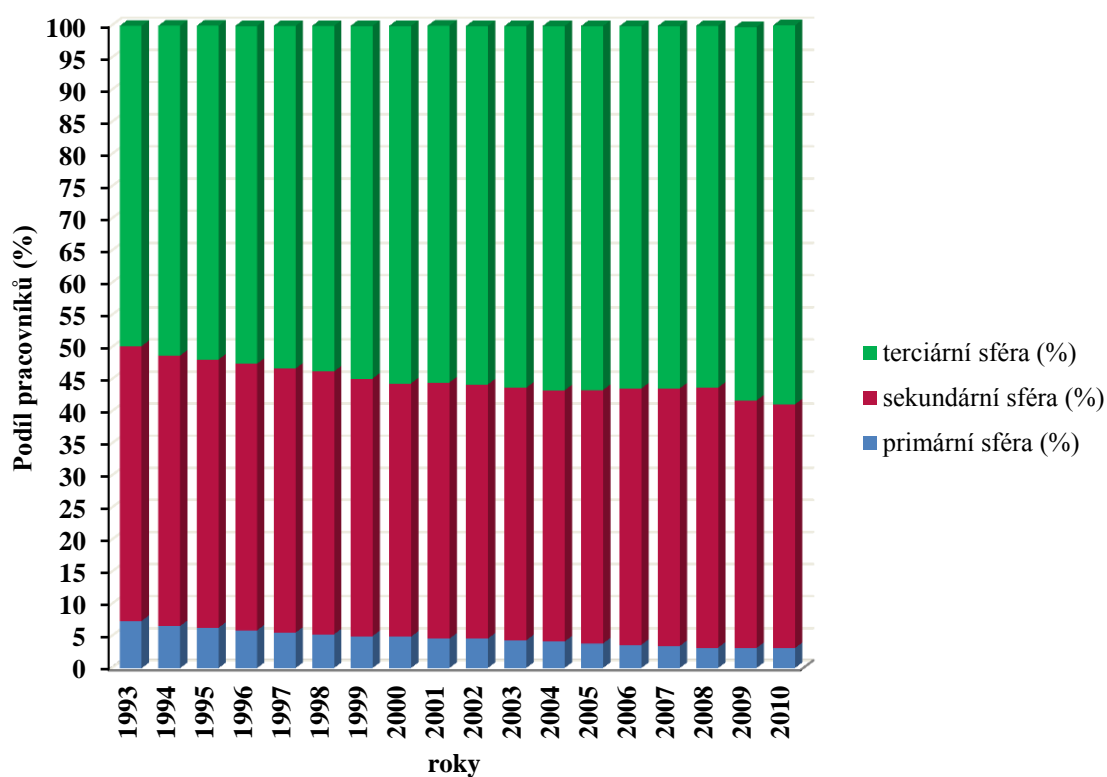
5. Vývoj po roce 2000

Po roce 2000 je možné Českou republiku označit za zemi s relativně stabilním ekonomickým vývojem a diverzifikovanou ekonomickou základnou. Proces restrukturalizace zpracovatelského průmyslu měl pozitivní vliv na ekonomický růst a vývoz. V pozdějších letech bylo možné sledovat rychlé tempo růstu HDP. Na tomto růstu se podílela již výše zmíněná restrukturalizace ekonomiky, hospodářská politika orientovaná na růst a rozvoj, růst investic a exportu (WOKOUN, 2010).

Transformace a příliv přímých zahraničních investic měly za následek strukturální změny v sektorové zaměstnanosti (SRHOLEC, 2001). Tyto změny se

začaly projevovat již v roce 1993, již od tohoto období je patrný neustálý pokles priméru. V případě sekundéru lze pozorovat pokles až do roku 2004 (ze 42,8 % v roce 1993 na 39,2 % v roce 2004), poté nejspíš v důsledku přímých zahraničních investic začal opět mírně stoupat. Na dosavadní maximum se podíl pracujících v sekundéru dostal v roce 2008 (40,5 %) a poté opět pozvolna klesal. Terciérní sektor byl na vzestupu, zaznamenal nárůst (podíl pracujících v tomto sektoru se zvýšil ze 49,8 % v roce 1993 na 58,9 % v roce 2010). Vývoj sektorové zaměstnanosti do roku 2010 znázorňuje graf 1.

Graf 1 Sektorová zaměstnanost v ČR mezi lety 1993 - 2010

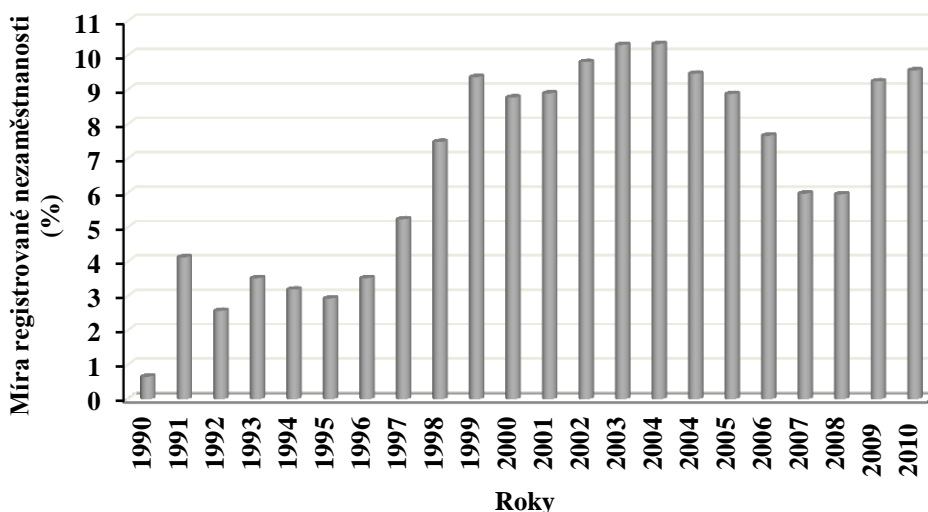


zdroj: www.czso.cz, vlastní zpracování

Nezaměstnanost nepředstavovala v první polovině 90. let závažnější problém, jelikož byla pod hranicí 5%. Pokles primárního sektoru měl sice za následek úbytek pracovních míst, ale vzhledem k tomu, že terciér byl na vzestupu, byl schopen poskytnout nová pracovní místa. Hranice 5% byla prolomena v dalším období, kdy se na trh práce dostaly silné ročníky 70. let. Nastaly problémy s poklesem výrobních odvětví, bankroty a nedostatečnou kvalifikací potencionálních zaměstnanců (WOKOUN, 2010). V roce 2003 se tak míra registrované nezaměstnanosti dostala na

své dosavadní maximum, přes 10%. Vývoj registrované nezaměstnanosti v ČR je znázorněn v grafu 2.

Graf 2 Vývoj míry registrované nezaměstnanosti v České republice mezi lety 1990 - 2010

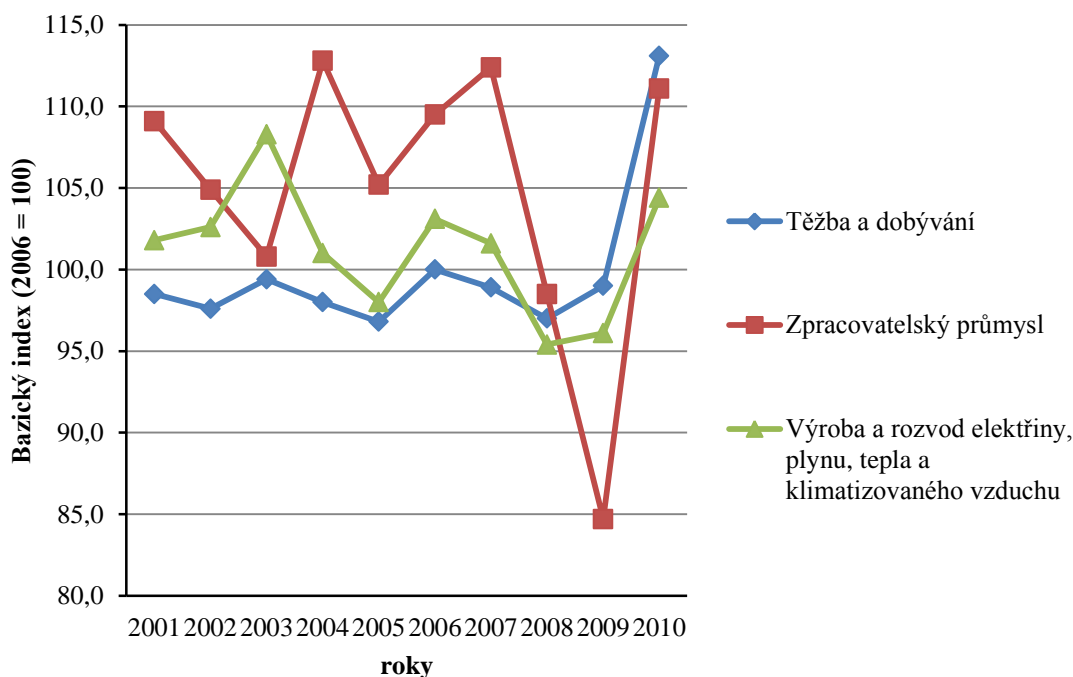


zdroj: www.czso.cz, vlastní zpracování

Z hlediska udržení ekonomického růstu a rozvoje byl zásadní zejména zpracovatelský průmysl. Velkou měrou se podílí na mezinárodní konkurenceschopnosti a saldu obchodní bilance (SRHOLEC, 2001). V průběhu transformace v devadesátých letech došlo ke strukturálním změnám i ve zpracovatelském průmyslu – dle WIIW (INDUSTRIAL DATABASE, 2000, cit. ve WOKOUN, 2010) nejdříve došlo k růstu potravinářského průmyslu, který je dodnes stále největším odvětvím zpracovatelského průmyslu v rámci České republiky. Po roce 1993 následoval nárůst podílu výroby dopravních prostředků (v případě České republiky je nutné zmínit firmu Škoda Auto, a.s., kterou v devadesátých letech zprivatizoval německý Volkswagen, Hyundai Nošovice a TPCA Kolín - Ovčáry) a elektrických a optických přístrojů (WOKOUN, 2010).

Průmyslová produkce mezi lety 2001 a 2010 je znázorněna v grafu 3. Převaha zpracovatelského průmyslu je z grafu zřejmá. Svých maxim dosáhl v letech 2004, 2007 a 2010. Propad v roce 2009 byl způsoben celosvětovou hospodářskou krizí.

Graf 3 Průmyslová produkce v ČR v letech 2001 - 2010



zdroj: www.czso.cz, vlastní zpracování

4.2 Systémová a institucionální podpora průmyslových investic v České republice

4.2.1 Systémová podpora

Přilákání investora do státu nebo regionu probíhá zejména prostřednictvím investičních pobídek. Tyto pobídky, zahrnující dotace, granty, subvence apod., se většinou váží k průmyslovým investicím na zelené louce. Poskytnutí investiční pobídky vychází z potřeb překonání ekonomické krize, zvýšení exportní výkonnosti, řešení regionálních problémů nezaměstnanosti a transferu know-how a moderních technologií (VITURKA, 2007).

V devadesátých letech minulého století byly základní podmínky pro systém investičních pobídek stanoveny usneseními vlády č. 844/98 a č. 298/98. Díky usnesení 298/98 se investiční pobídky staly dostupnější pro tuzemské investory (KAVKA, 2005). Tato usnesení byla nahrazena zákonem č. 72/2000Sb. o investičních pobídkách a na jeho základě byly investiční pobídky udělovány v tzv. zákonném režimu¹. Zákon se

¹ před schválením tohoto zákona byly investiční pobídky udělovány v tzv. předzákoném režimu, kdy byly investorům poskytovány bezúročné půjčky na zřízení nových pracovních míst a školení a

vztahuje výhradně na zpracovatelský průmysl, ostatní oblasti se řídí například Rámcovým programem Ministerstva průmyslu a obchodu ČR pro podporu technologických center a center strategických služeb a Programem na podporu tvorby pracovních míst (WOKOUN, 2010).

System pobídek platný pro tuzemské i zahraniční firmy je zajišťován agenturou CzechInvest, agenturou pro podporu podnikání a investic. Jeho obsahem je:

- slevy na daních z příjmů
- převod technicky vybaveného území za zvýhodněnou cenu
- hmotnou podporu vytváření nových pracovních míst
- podporu rekvalifikace a školení zaměstnanců
- převod pozemků evidovaných v katastru nemovitostí jako zemědělské pozemky a převod ostatních druhů pozemků, a to za ceny zjištěné podle zvláštního právního předpisu (CZECHINVEST, 2012)

Přitom musí investor splnit tzv. všeobecné podmínky pro poskytnutí investiční pobídky (dle Ministerstva financí České republiky):

- zavedení nové výroby či rozšíření již fungující
- investice do zpracovatelského průmyslu
- šetrnost k životnímu prostředí
- pořízení strojních zařízení v určité hodnotě
- zakoupení hmotného a nehmotného majetku o hodnotě 350 mil. Kč (CZECHINVEST, 2012)

V roce 2007 došlo k další změně legislativy prostřednictvím nové vyhlášky, díky níž se otevřel prostor pro středně velké firmy. V této vyhlášce se snížil požadavek na minimální výši investice na částku 100 milionů korun. V důsledku nové vyhlášky se zvýšil počet úspěšných žádostí o investiční pobídky. Navíc v regionech nejvíce postižených vysokou nezaměstnaností se výše investice snížila až na 50 milionů korun (WOKOUN, 2010).

V červenci roku 2012 vešla v platnost novela zákona 72/2000. Ta rozšířila řady možných zájemců o investování v České republice. Kromě investorů, kteří se chystali

rekvalifikaci zaměstnanců, dotace na platbu daně z příjmu právnických osob, na zavedení nové výroby a na rozšíření či modernizaci výroby (WOKOUN, 2010)

zavést nebo rozšířit výrobu ve zpracovatelském průmyslu, mohli o investiční pobídku žádat i technologická centra a centra strategických služeb. Novelou byl zaveden také institut strategické investiční akce² (CZECHINVEST, 2012).

4.2.2 Institucionální podpora

Institucionální rámec pro investiční pobídky poskytuje Ministerstvo průmyslu a obchodu a pod něj spadající příspěvkové organizace CzechInvest a Czech Trade, Ministerstvo pro místní rozvoj, Centrum pro regionální rozvoj a jeho regionální rozvojové agentury.

Ministerstvo průmyslu a obchodu

Ministerstvo průmyslu a obchodu (MPO) je hlavní institucí zajišťující státní politiku pro průmysl, obchod, suroviny a zahraniční ekonomické vztahy. Kromě jiného se stará o obchodně zahraniční politiku České republiky, podporu podnikání a investování v oblasti zpracovatelského průmyslu (včetně průmyslového výzkumu a vývoje) a využívání evropských fondů. Dále organizuje spolupráci s mezinárodními organizacemi orientovanými na obchod, například Evropské sdružení volného obchodu (ESVO) a Světová obchodní organizace (WTO). Pod MPO spadá Agentura na podporu podnikání a investic CzechInvest a Česká agentura na podporu obchodu Czech Trade (MINISTERSTVO PRŮMYSLU A OBCHODU, 2012).

CzechInvest

Jak bylo zmíněno výše, jedná se o agenturu podléhající Ministerstvu průmyslu a obchodu. Mezi pilíře její činnosti patří zejména finanční podpora podnikání ve zpracovatelském průmyslu (ze státních zdrojů i fondů Evropské unie) a propagace České republiky v zahraničí jako lokality vhodné pro umístění investice. V její kompetenci je také navrhování žádostí o investiční pobídky nadřízeným institucím. Formou služeb a rozvojových programů podporuje nejen zahraniční firmy, ale i tuzemské firmy, které zajímá zapojení se do dodavatelských řetězců. CzechInvest nabízí budoucím investorům pomoc při realizaci investičních projektů, zprostředkování státní investiční podpory a službu Aftercare³. Tuzemské podnikatele CzechInvest informuje o možnostech podpory, možnostech spolupráce se zahraničními investory, apod. Pro lepší

²kromě standardních investičních pobídek mohou investoři získat hmotnou podporu na investici až do 5 % nákladů. Tato podpora se týká zpracovatelského průmyslu a technologických center a o jejím udělení rozhoduje vláda České republiky (CZECHINVEST, 2012)

³ jedná se o službu pro zahraniční investory působící na území České republiky (CZECHINVEST, 2012)

koordinaci služeb na regionální úrovni zřídil v roce 2004 CzechInvest v krajských městech České republiky regionální kanceláře. Kromě poskytování informací o službách a možnostech podpory ze strukturálních fondů Evropské Unie se na základě spolupráce s místní správou a samosprávou, školami a dalšími institucemi pokouší najít nové způsoby rozvoje podnikatelského prostředí daného regionu (CZECHINVEST, 2012).

Czech Trade

Stejně jako CzechInvest, také Česká agentura na podporu obchodu Czech Trade podléhá Ministerstvu průmyslu obchodu. Svou činnost provozuje od roku 1997. Jejím hlavním úkolem je pomoc českým podnikatelským subjektům s uplatněním na zahraničních trzích. Za dobu své existence zřídila v zahraničí 33 svých kanceláří, pomocí nichž sleduje trh v dané lokalitě a snaží se nacházet příležitosti pro české firmy. Je orientována zejména na export (CZECH TRADE, 2012).

Ministerstvo pro místní rozvoj

Ministerstvo pro místní rozvoj (MMR) vzniklo v roce 1996. Působí v oblasti regionální politiky, investiční politiky, rozvoje domovního a bytového fondu, územního plánování, stavebního řádu, vyvlastňování, apod. MMR hraje významnou roli v politice hospodářské a sociální soudružnosti, která řeší problematiku evropských regionů zaostávajících v ekonomickém a sociálním rozvoji. Snahy jsou v této politice naplňovány prostřednictvím strukturálních evropských fondů, jejichž čerpání je závislé na vypracování operačních programů. V rámci ministerstva funguje Národní koordinační orgán (NOK). Tento orgán zastřešuje operační programy financované ze strukturálních fondů a Fondu soudružnosti, poskytování informační pomoci městům, obcím a sdružením obcí (MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ, 2012).

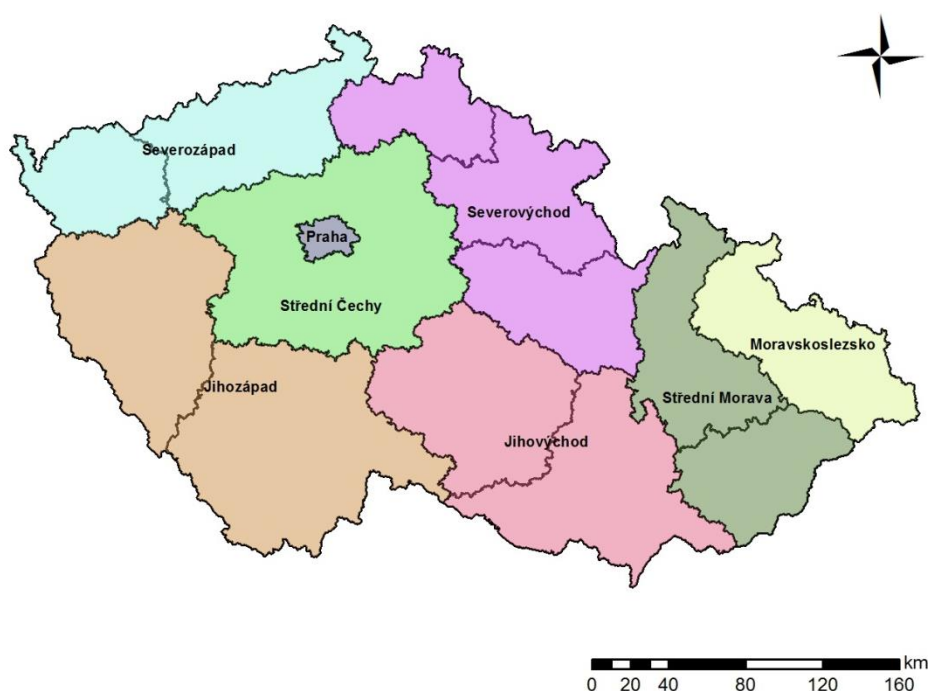
Centrum pro regionální rozvoj ČR

Centrum pro regionální rozvoj ČR (CRR ČR) vzniklo roku 1996 a je organizací podřízenou Ministerstvu pro místní rozvoj. Podporuje regionální politiku MMR a sleduje hospodářský a sociální vývoj v daném regionu. K dispozici má celkem osm regionálních kanceláří, každá z kanceláří spravuje územní jednotku NUTS2⁴, neboli

⁴ na základě usnesení vlády České republiky č. 707 z roku 1998 vznikl návrh na vymezení územních jednotek NUTS v ČR pro potřeby statistické a analytické a pro potřeby EU. 22. ledna 1999 vznikla jedna

regiony soudržnosti. Tyto regiony byly vytvořeny mimo jiné za účelem čerpání prostředků z evropských fondů. Evropské fondy přidělují finance územím, ve kterých žije od 800 tisíc do 3 milionů obyvatel. V ČR by většina krajů tyto podmínky nesplnila, proto vznikly regiony soudržnosti Severovýchod, Severozápad, Střední Čechy, Jihovýchod, Jihozápad, Střední Morava a Moravskoslezsko. Region Praha překračuje výši svého HDP 75 % průměru EU, ve srovnání s ostatními kraji je na vysoké úrovni, a proto nemá na získání prostředků z cíle Konvergence nárok (CRR ČR, 2012). Regiony soudržnosti jsou zobrazeny na mapě 1.

Mapa 1 Regiony NUTS2 v ČR



zdroj: vlastní zpracování, mapový podklad ArcCR 500

4.3 Strategické plánování a politika aktivizace investic na celostátní a regionální úrovni

4.3.1 Kvalita podnikatelského prostředí

Významným faktorem ovlivňujícím příliv investic je kvalita podnikatelského prostředí. Jedná se o soubor územně vázaných faktorů, které komplexně vytváří

územní jednotka na úrovni NUTS 1 (ČR), 8 jednotek na úrovni NUTS 2 (sdružené kraje), 14 jednotek na úrovni NUTS3 (kraje), 76 jednotek NUTS 4 (okresy) a NUTS5 (obce). (CRR ČR, 2012)

podmínky pro podnikatelské aktivity (VITURKA, 2007). Důležitost faktorů pro investora vychází z jeho motivu, se kterým vstupuje do dané ekonomiky. Například investor orientovaný na minimální náklady přihlíží nejvíce k cenám pracovních sil, energie, pozemků a ke geografické lokalizaci území (WOKOUN, 2010). Poelhekke a Van der Ploeg (2009, cit. ve WOKOUN, 2010) považují za nejvýhodnější území středně velká města, která zatím netrpí negativními efekty velkých měst (znečištění, aglomerační problémy). Dvořáček (2006, cit. ve WOKOUN, 2010) faktory dělí na makroekonomické a mikroekonomické. Mezi mikroekonomické řadí lidské zdroje (investor sleduje cenu, strukturu, kvalifikaci a jazykové znalosti), výzkum a vývoj. Makroekonomické faktory dle něj zahrnují ekonomickou stabilitu (výše a vývoj HDP, inflace, míra nezaměstnanosti a daňové podmínky), politické prostředí a legislativu, dopravní infrastrukturu, investiční pobídky a míru korupce.

Soubor faktorů lokalizace investic zpracoval například Viturka (2007). Tyto faktory lze aplikovat jak na přímé zahraniční, tak na velké tuzemské investice (podpora CzechInvestu není selektována pouze pro zahraniční investory):

Obchodní faktory

- blízkost trhů
- blízkost významných zákazníků
- podpůrné služby
- přítomnost podobných firem

Pracovní faktory

- dostupnost pracovních sil
- kvalita pracovních sil
- flexibilita pracovních sil

Regionální a lokální faktory

- podnikatelská a znalostní báze
- finanční asistence (obce)

Infrastrukturní faktory

- kvalita silnic a železnic

- informační a komunikační technologie
- blízkost letišť

Cenové faktory

- cena pozemků/pronájmů
- cena práce

Environmentální faktory

- urbanistická a přírodní atraktivita území
- environmentální kvalita území

Za nejdůležitější faktory jsou označeny obchodní a pracovní faktory, které investorovi poskytují informace o tržním prostředí včetně potenciálů poptávky a informace o celkové úrovni a kvalitě potenciální pracovní síly (VITURKA, 2007).

Investice jsou možným prostředkem rozvoje státu a jeho regionů. Pro investory je zásadní investiční atraktivita, která je považována za základní charakteristiku kvality podnikatelského prostředí. Jak bylo zmíněno již výše, kvalita podnikatelského prostředí ovlivňuje konkurenceschopnost států a jejich regionů. „... *Ekonomický rozvoj je neodmyslitelně spojen s pojmem konkurenceschopnosti jako základního měřítka dlouhodobé úspěšnosti firem a rovněž států a jeho regionů...*“ (VITURKA, 2007, str. 80). Důležitou roli sehrává politika podpory investic, například poskytované investiční pobídky (investiční pobídky jsou blíže popsány v kapitole 4.2.1). Regiony se svou investiční atraktivitu, kvalitu podnikatelského prostředí a celkový ekonomický růst snaží zvyšovat prostřednictvím strategických a programových dokumentů, ve kterých vymezují své hlavní cíle a priority. Každý region má svá specifika a potřeby, tudíž i jeho rozvojová strategie se zaměřuje právě na ně (VITURKA, 2007).

Kraje mívají svou strategii pro přilákání investorů. Například Středočeský kraj klade v rámci investičních možností na svém území důraz zejména na brownfields, nabízí ale i území vhodná pro investice na zelené louce. Nabídku investičních možností pro domácí i zahraniční investory zveřejňuje prostřednictvím Katalogu investičních příležitostí ve Středočeském kraji (STŘEDOČESKÝ KRAJ, 2008).

4.3.2. Regionální politika

Zvyšování investiční atraktivity regionů a jejich celkovému rozvoji napomáhá regionální politika, která definovaná jako „*součást souboru ekonomických a sociálních politik, pomocí nichž se státy snaží dosáhnout národních cílů, jako jsou ekonomický růst, udržitelný rozvoj, kvalitní životní prostředí, sociální a politická stabilita, rovnost šancí obyvatel i rozdělování příjmů způsobem, který většina obyvatel považuje za spravedlivý a který je současně ekonomicky stimulující.*“ (WOKOUN et al., 2008). Dle potřeb a možností regionů využívá různé přístupy. Současná regionální politika jedná na třech úrovních. Nadnárodní, zašitovaná Evropskou Unií a financována strukturálními fondy, národní a regionální (MMR, 2012).

4.3.2.1 Regionální politika EU

Základním principem regionální politiky EU je politika hospodářské a sociální soudržnosti. Prostřednictvím této politiky se EU snaží o rovnoměrný hospodářský a společenský rozvoj všech svých států a regionů v rámci států. Hlavním nástrojem politiky hospodářské a sociální soudržnosti jsou fondy EU. Finanční zdroje pochází z Evropského fondu pro regionální rozvoj (ERDF), Evropského sociálního fondu (ESF) a Fondu soudružnosti (CF). Pro období 2007 – 2013 patří mezi cíle regionální politiky EU cíl Konvergence, Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost a Evropská a územní spolupráce. Cíl Konvergence se soustřeďuje na zlepšování podmínek a faktorů ekonomického růstu na úrovni NUTS II s HDP nižším než 75 % průměru EU. Zároveň je možné čerpat finanční prostředky tohoto cíle u států, jejichž hrubý národní důchod nedosahuje 90 % průměru EU. Cíl Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost se zaměřuje na posilování konkurenceschopnosti a celkové atraktivity regionů, podporu malého a středního podnikání, růst zaměstnanosti, zlepšování dostupnosti a ochranu životního prostředí na úrovni regionů NUTS II a NUTS I přesahujících podmínky pro zařazení do cíle Konvergence (v ČR se jedná o region Hlavního města Prahy). Cíl Evropská územní spolupráce se soustřeďuje na přeshraniční spolupráci u regionů NUTS III vzdálených od sebe maximálně 150 kilometrů. Do tohoto cíle spadá také mezinárodní a nadnárodní spolupráce regionů (MMR, 2012, VITURKA, 2007).

Většina prostředků ze strukturálních fondů je v České republice určena na cíl Konvergence. V jeho rámci bylo vytvořeno osm tematických a sedm regionálních operačních programů. Tematické operační programy jsou zaměřeny na podporu

zvyšování kvality podnikatelského prostředí, přímou podporu malých a středních podniků (OP Podnikání a inovace, OP Výzkum a vývoj pro inovace). Regionální operační programy se zabývají podporou zvyšování kvality podnikatelského prostředí a zlepšování kvality života. Programy přispívají k zatraktivnění regionů pro investice (VITURKA, 2007).

4.3.2.2 Regionální politika ČR

Vlastním zdrojem financí pro regionální politiku v České republice jsou územní rozpočty, které financují lokální a regionální iniciativy a některá ministerstva poskytující finance prostřednictvím programů podpory (Ministerstvo pro místní rozvoj, Ministerstvo průmyslu a obchodu, Ministerstvo práce a sociálních věcí, Ministerstvo dopravy, Ministerstvo životního prostředí, Ministerstvo zemědělství a Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy). Na základě zákona č.2/1999 Sb. utváří Ministerstvo pro místní rozvoj Zásady regionální politiky ČR a zajišťuje jejich naplnění. Kromě těchto zásad je důležitým dokumentem Strategie regionálního rozvoje ČR, v současné době platná pro období 2007 – 2013 (MMR, 2012).

Nástroje regionální politiky ČR jsou vymezeny ve dvou skupinách. První skupinou jsou nefinanční nástroje – sem můžeme zařadit administrativní (legislativa), institucionální (instituce, strategické plánování, programování a řízení rozvoje) a věcné a jiné nefinanční nástroje (poradenství a propagace). Do druhé skupiny zařazujeme nástroje finanční – neinvestiční a investiční pobídky (dotace a granty), kapitálové podílňictví, daňová zvýhodnění (daňové prázdny) a rozpočtová zvýhodnění (WOKOUN, MATES et al., 2006).

Aktéři regionální politiky se dělí dle jejich prostorového působení. Na obecní úrovni jsou to obce, obcemi zřizované organizace, významní podnikatelé a obecní sdružení. Na mikroregionální úrovni působí svazky obcí, obce a místní skupiny. Krajskou úroveň řeší kraj, územní orgány státní správy, podnikatelská sdružení a nezisková sdružení. Státní úroveň potom Ministerstvo pro místní rozvoj, Hospodářská komora ČR a Agrární komora ČR (WOKOUN, MATES et al., 2006).

4.3.3 Strategické a územní plánování

Jedním z prostředků napomáhajících k rozvoji regionu je strategické a územní plánování. Jak strategické, tak územní plánování se věnuje rozvoji území o určité velikosti s tím rozdílem, že každé z nich se soustřeďuje na různé oblasti.

4.3.3.1 Strategické plánování

Strategické plánování definují Berman a kolektiv (1999, cit. v SAZOVSKÝ, 2009, str. 21) jako „*systematický způsob jak organizovat změny a vytvářet v celé společnosti široký konsensus na společné vizi pro lepší ekonomickou budoucnost. Jedná se o tvořivý proces, který určí kritické oblasti a nalezne shodu na důvěryhodných záměrech, cílech a strategiích, které, pokud budou naplněny, pomohou řešit situaci v těchto kritických oblastech. Strategické plánování je rovněž účinným nástrojem, jak spojit za společným cílem rozhodující představitele podniků a veřejné správy k vytvoření veřejně soukromého partnerství, které zlepší místní podnikatelské prostředí a konkurenceschopnost města.*“

Definuje vize budoucnosti pomocí určování priorit, klíčových oblastí a aktivit a činností vedoucích k celkovému rozvoji daného území. Současně přihlíží ke specifickým vybrané oblasti. Prostřednictvím SWOT analýzy vymezující silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby definuje klíčové oblasti dalšího rozvoje (BURIAN, 2011).

Výsledkem strategického plánování je strategický plán, dle úrovně se může jednat o strategický plán na nadnárodní, státní, krajské (program rozvoje kraje), mikroregionální (program rozvoje regionu) či obecní úrovni (program rozvoje obce). Strategický plán území by měl být koncepčním plánem jeho rozvoje v souladu s rozvojem nadřazeného regionu. Jednoznačně musí být v souladu s územním plánem daného území a musí zmiňovat všechny strategické dokumenty vytvořené pro dané území. Jeho koncepce by měla být střednědobá a vést ke koordinovanému rozvoji ekonomického, sociálního, kulturního a ekologického prostředí. Strategické plánování má čtyři fáze – analytickou, strategickou, realizační, monitorovací a hodnotící (SAZOVSKÝ, 2009).

4.3.3.2 Územní plánování

Územní plánování je zaměřeno výhradně na rozvoj samotného území bez bližšího přihlídnutí k ostatním složkám s územím bezprostředně souvisejícím, například ekonomickým a sociálním. Je upravováno zákonem 183/2006 Sb. o územním plánování

a stavebním řádu. Určuje a reguluje prostorové rozmístění aktivit s cílem vytvářet předpoklady pro rozvoj území naplňující potřeby současnosti a zároveň nelimitující budoucí rozvoj. Výstupem územního plánování je územně plánovací dokumentace a územní rozhodnutí (BURIAN, 2011).

Mezi úkoly územního plánování patří zjišťování a posuzování stavu území, stanovování koncepce rozvoje území, prověřování a posuzování potřeby změn, stanovování urbanistických, architektonických a estetických požadavků na využívání a prostorové uspořádání území, stanovování podmínek pro provedení změn, vytváření podmínek pro snižování nebezpečí ekologických a přírodních katastrof a odstraňování jejich důsledků, stanovování podmínek pro obnovu a rozvoj sídelní struktury a kvalitní bydlení a regulace rozsahu ploch pro využívání přírodních zdrojů (ZÁKON 183/2006 Sb.).

Jak strategické, tak územní plánování se snaží o rozvoj vybraného území. Rozdíly jsou v záběru, kdy je územní plánování vztaženo výhradně k území bez přihlídnutí k ostatním složkám a strategické plánování řeší komplexně ekonomický, sociální a územní rozvoj. Charakterem se liší v tom, že územní plánování má regulační ráz, zatímco plánování strategické se pokouší o aktivaci potenciálu a iniciování změn v území. Rozdíly jsou také v legislativním vymezení; územní plánování je vymezeno zákonem, což pro strategické plánování neplatí; je nezávazné, a jeho aktualizace není povinná (SAZOVSKÝ, 2009).

4.4 Průmyslové zóny

Mezníkem v podpoře investic obecně byl v České republice rok 1998. Jedním z profilů podpory investic se staly průmyslové zóny. CzechInvest je definuje jako *„ucelená souvislá území přibližně obdélníkového tvaru, vymezené v závazné části územního plánu velkého územního celku či schváleného územního plánu obce jako území současně zastavěné převážně objekty pro průmyslovou výrobu, obchod a služby, nebo jako zastavitelné území vhodné převážně pro umístování průmyslové výroby, obchodu a služeb.“* Samotná výstavba průmyslové zóny ale rozhodně není zárukou úspěchu. Úspěšnost zóny pak závisí na několika faktorech, jako velikost zóny, infrastruktura, přístup samosprávy, dostupnost kvalitní pracovní síly, marketingové strategie, a další (CZECHINVEST, 2012).

První průmyslové zóny, spíše předchůdci moderních zón, začaly vznikat v západní Evropě a ve Spojených státech na počátku 20. století. Postupně se utvářely dva základní typy. Nejdříve klasické průmyslové zóny, ve kterých byly soustředěny výhradně průmyslové závody a poté vědeckotechnické parky zaměřené na výzkum (VITURKA, 2000). Hlavním důvodem pro vytváření průmyslových zón byla snaha o vytvoření nových pracovních míst. Dalo by se ale také říci, že se jednalo v podstatě o jeden z pokusů o změnu nepříznivého ekonomického vývoje v prvním desetiletí transformace (KUNC, TONEV, ANDRÁŠKO, 2008).

V současné době převažují zóny budované na zelené louce, tzv. greenfields. To znamená, že jsou stavěné na území bez předchozího průmyslového využití, většinou na zemědělské půdě. Logicky ale nelze do nekonečna stavět na greenfields, právě proto vyvstává otázka využití brownfields. V České republice se nachází velké množství oblastí dřívější průmyslové výroby zaniklé zejména po roce 1990 v důsledku krachů a snižování výroby.) Jako brownfields bývají také označovány části jinak fungujících podniků a jejich nevyužívané pozemky, dále se může jednat o zničené a nevyužívané obytné, komerční a administrativní objekty v zastavěném území (KUNC A TONEV, 2008). Tato území nejsou pro investory tak lákavá, jednak kvůli velice pravděpodobné ekologické zátěži a kvůli vyšším nákladům na jejich úpravu pro výrobu. S jejich revitalizací ale nejsou spojena pouze negativa. Výhodou je jejich umístění blízko centra města a budoucí příjmy pro města. CzechInvest ve spolupráci s kraji vytvořil Národní strategii regenerace brownfieldů jako prostředek pro zviditelnění možností využití těchto oblastí s cílem je co nejdříve revitalizovat, zlepšit životní prostředí a dosáhnout efektivního využití dříve zanedbaného území. Strategie na území České republiky lokalizovala celkem 2355 lokalit brownfields rozkládajících se na ploše přes 100 km² (CZECHINVEST, 2012).

4.4.1 Podpora průmyslových zón v České republice

Průkopníkem průmyslových zón byla v České republice Plzeň. Ta v roce 1995 přišla s myšlenkou na vytvoření průmyslového centra, do kterého chtěla přilákat investory. MIP Borská Pole se řadí mezi nejúspěšnější průmyslové zóny realizované bez státních dotací (BAŠTOVÁ A DOKOUPIL, 2010).

Do systémové podpory průmyslových zón se vložil stát a začal poskytovat dotace. Dotací 55,6 milionů korun přidělenou v roce 1998 na základě usnesení č. 379/98

finančně pomohl projektům v Bystřici nad Pernštejnem a Karviné. O rok později vyšlo usnesení 4/99, které zařadilo podporu průmyslových zón do státního rozpočtu. Výše příspěvku vzrostla, na 167,5 milionů a podpořeno bylo na 24 projektů. Dalším významným počinem v této problematice bylo vytvoření Programu na podporu rozvoje průmyslových zón 1998 – 2005 (CZECHINVEST, 2010).

Tabulka 1 Průmyslové projekty podpořené Programem na podporu rozvoje průmyslových zón v ČR mezi lety 1998 - 2005

rok	finance (mil. Kč)	plocha (ha)	investice
1998	55,6	52,5	Bystřice pod Pernštejnem, Karviná
1999	167,5	336	podpora 18 projektů
2000	393,3	598	Hranice – Phillips
2001	519	643	Kolín – Ovčáry – Toyota PSA Peugeot, Citroën
2002	1277	?	příprava strategických průmyslových zón
2003	854,5	1076	Žatec – Triangle, příprava 11 zón
2004	1042	1232	podpora 13 průmyslových zón
2005	1367	1597	podpora 14 průmyslových

zdroj: www.czechinvest.cz, vlastní zpracování

Projekty podpořené programem jsou uvedeny v tabulce 1. Dohromady byly poskytnuty finanční prostředky ve výši více než 5, 6 miliard korun. První strategická průmyslová zóna vznikla v Kolíně – Ovčárech v roce 2001. Do území investoval japonsko – francouzský koncern Toyota PSA Peugeot Citroën. Většina podpory se začala orientovat zejména na strategické průmyslové zóny, tj. takové, u kterých již byl znám investor splňující podmínky zákona o investičních pobídkách. Strategickou průmyslovou zónu definuje CzechInvest jako „zónu o výměře minimálně 200 ha nebo o výměře nejméně 100 ha, kdy je zóna realizována v zastavěném, ale nevyužívaném území (brownfield). Dále jsou to rovněž zóny připravované pro významného či vážného investora, který se zaváže k realizaci významné výše investice a s tím i k vytvoření určitého počtu pracovních míst.“ Přehled strategických průmyslových zón v České

republiky ukazuje tabulka 2. V roce 2002 bylo získání podpory umožněno také rozvojovým společností a začalo se s převodem pozemků ve vlastnictví Pozemkového fondu ČR na obce (CZECHINVEST, 2010).

Tabulka 2 Strategické průmyslové zóny v České republice

Název	Kraj	Investoři	Zahájení výstavby
Kolín – Ovčáry	Středočeský	TPCA, Gefco, Lear, Nyk Logistic	2000
Mošnov	Moravskoslezský	Behr, Placor, Comodora Wheels, Železniční cargo Mošnov, Free Zone Ostrava	2000
Triangle	Ústecký	Gestamp Louny, Hitachi, Johnson Controls, Solar Turbines, Hargo	2002
Joseph	Ústecký	Nemak CR, AFSI Europe, Aleven Most, RAI Most	2001
Holešov	Zlínský	Pokart, Industry Service ZK	2009

zdroj: www.czechinvest.cz, vlastní zpracování

Na Program na podporu rozvoje průmyslových zón 1998 – 2005 navázal Program na podporu podnikatelských nemovitostí a infrastruktury 2006 - 2010. V roce 2006 poskytl stát 1,6 miliardy korun na rozvoj území o velikosti 2223 hektarů (7 zón mělo strategický význam). Rok poté se připravovaly průmyslové zóny Solnice – Kvasiny, Most – Havran, Žatec – Triangle, Nošovice – Hyundai, Holešov a Mošnov. V roce 2008 bylo již 78 % připravených zón zabráno investory. Práci v nich našlo přes 103 tisíc lidí. Dohromady 606 firem proinvestovalo celkem 210 miliard korun. Roku 2009 poskytl stát finanční prostředky ve výši 1,4 miliard korun, podařilo se spustit výrobu v závodě Hyundai Nošovice a ukončit výstavbu žateckého Trianglu (CZECHINVEST, 2010).

4.5 Přímé zahraniční investice

Zahraniční kapitál sehrál ve vývoji české ekonomiky za posledních dvacet let velkou roli. Přímé zahraniční investice (PZI nebo v angličtině FDI – foreign direct investment) definovala OECD jako takovou investici, která „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“ (ČNB, 2009).

4.5.1 Klasifikace přímých zahraničních investic

Formy přímých zahraničních investic se dělí dle čtyř hledisek vymezení (SRHOLEC, 2004). Mezi ně se řadí míra kontroly, motiv vstupu, způsob vstupu a specializace mateřské firmy. Základní typy přímých zahraničních investic odvozených dle výše zmíněných hledisek jsou vyobrazeny v tabulce 3.

Tabulka 3 Hlediska vymezení přímých zahraničních investic

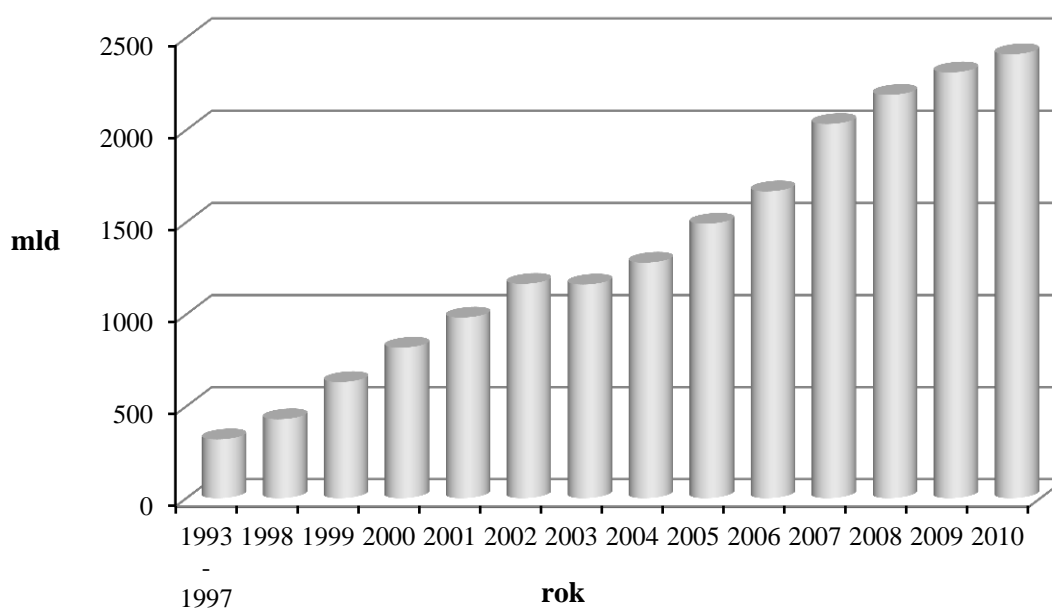
Hledisko vymezení	Druhy PZI	Hlavní znaky	Příklad
Míra kontroly	Podnik s menšinovým zahraničním podílem	Podíl od 10 do cca 50% na vlastním kapitálu	Podíl Boeingu v Aero Vodochody
	Podnik pod zahraniční kontrolou	Kontrolní vlastnický podíl	Privatizace Rakony Rakovník do Procter and Gamble
Motiv vstupu	Trhy vyhledávající	Cílem je růst podílu na trhu a pokles nákladů na jeho zásobování Vytlačující domácí produkci nebo nahrazující dovoz	Coca-Cola v Praze
	Faktory vyhledávající	Cílem je optimalizace výroby (pokles nákladů) Vývozně orientované	Investice Audi do motorárny v Gyoru
	Aktiva vyhledávající	Cílem je získání specifických aktiv (patent, obch. značka)	Vstup SAF Miller do Plzeňského Prazdroje
Způsob vstupu	Investice na zelené louce (greenfield)	Investice do nových aktivit	Investice Phillipsu v Hranicích na Moravě
	Investice na brownfields	Změna vlastnické struktury i investice do restrukturalizace (většina privatizačních PZI)	Investice Volkswagenu do Škoda Auto
	MandA (mergers and acquisitions)	Ovládnutí již existujících aktiv	Převzetí ČSOB finanční skupinou KBC
Specializace mateřské firmy	Vertikální PZI	Produktová specializace Rozdílné fáze produkčního řetězce v jednotlivých pobočkách	Ovládnutí BorsodChem Gazpromem
	Horizontální PZI	Procesní specializace Podobné fáze produkčního řetězce v jednotlivých pobočkách	Investice PWC v Praze

zdroj: Srholec (2004), vlastní zpracování

4.5.2 Vývoj přímých zahraničních investic v České republice

V období mezi lety 1993 - 1997 se v České republice vyšplhala výše přímých zahraničních investic na 9,2 mld. Pozdější vývoj orientovaný na podporu vstupu přímých zahraničních investic do naší ekonomiky⁵ způsobil nárůst jejich přílivu. Bylo to způsobeno zejména výše zmíněnými investičními pobídkami, které přilákaly nové zahraniční investory (WOKOUN, 2010). V roce 2010 stoupl objem PZI na více než 2400 mld. Kč. Nárůst objemu přílivu PZI do ekonomiky České republiky je znázorněn v grafu 4.

Graf 4 Objem přímých zahraničních investic v ČR mezi lety 1993 - 2010



zdroj: www.cnb.cz, vlastní zpracování

Ze začátku byla větší část investic směřována do již zavedených výrobních kapacit zpracovatelského průmyslu a pomáhala jejich rozšiřování. Později došlo k posunu do odvětví s vysokou přidanou hodnotou. Tento posun ale znamenal vyšší nároky na kvalifikaci pracovní síly (WOKOUN, 2010).

Dle dat z ČNB v roce 1998 převládaly investice z Německa (29,6 %), Nizozemska (27,1 %) a Rakouska (11,5 %). O třináct let později se majoritním investorem stalo Nizozemí (27,4 %) následováno Německem (14,9 %) a Rakouskem

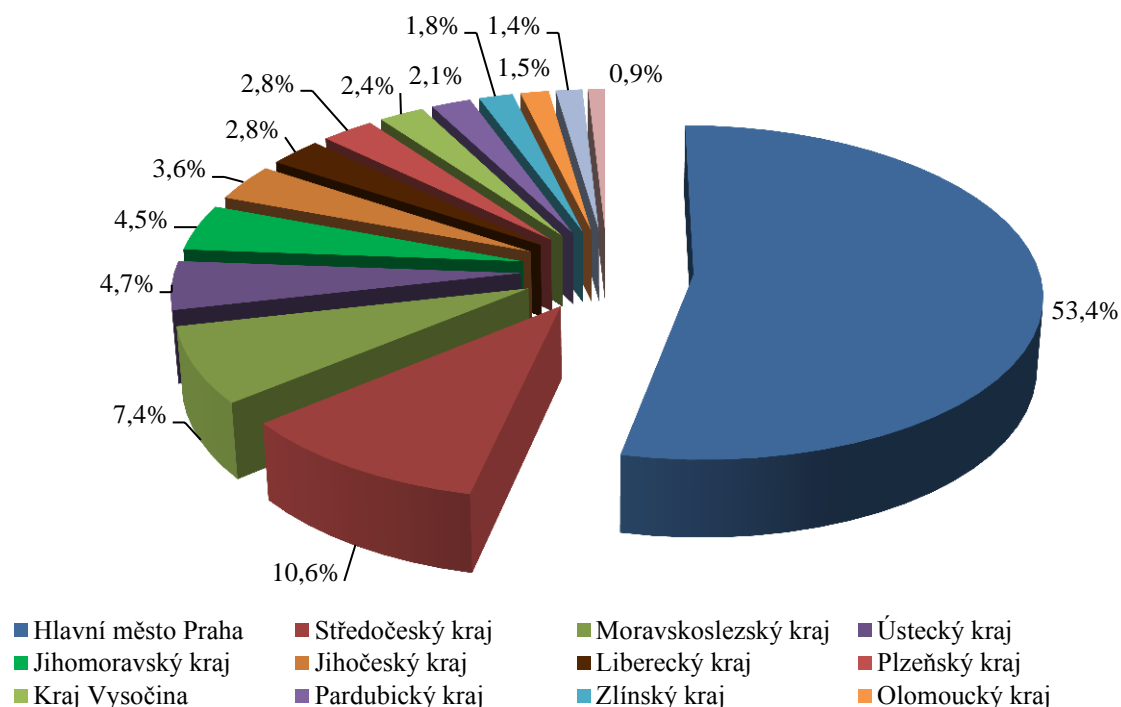
⁵ Jednalo se o kroky jako s privatizací spojené prodeje státních podílů českých bank zahraničním partnerům a prodeje podílů velkých společností; vstupem obchodních řetězců na české trhy a schválení systému investičních pobídek pro zahraniční partnery; například dotace na vytváření nových pracovních míst, školení a rekvalifikaci zaměstnanců, slevy na daních, apod. (WOKOUN, 2010)

(13,2 %). Dalšími investory v roce 2011 v České republice bylo Lucembursko, Francie, apod. (ČNB, 2012)

Postupně se měnila také odvětvová struktura přímých zahraničních investic směřujících do České republiky. Srovnávání jejího vývoje v jednotlivých letech není úplně dobře možné – jednotlivá odvětví se rok od roku liší. V roce 1998 bylo na prvním místě peněžnictví (12,6 %) následováno velkoobchodem a zprostředkováním obchodu (9,9 %) a výrobou ostatních nekovových minerálních výrobků (9,5 %). V roce 2010 převažoval zpracovatelský průmysl (29,9 %), dále finančnictví a pojišťovnictví (21 %) a velkoobchod, maloobchod a opravy motorových vozidel (10,8 %). (ČNB, 2012)

Nejvyšší podíl přímých zahraničních investic v České republice připadá na Hlavní město Praha (53 %), Dalšími významnými regiony z hlediska přílivu PZI jsou Středočeský kraj (10,6 %), Moravskoslezský (7,4 %) a Ústecký kraj (4,7 %). (ČNB, 2012) Regionální rozložení přílivu přímých zahraničních investic je znázorněno pomocí grafu 5.

Graf 5 Přímé zahraniční investice v krajích ČR v roce 2010



zdroj: www.cnb.cz, vlastní zpracování

4.6 Urbanizace a prostorová struktura měst

4.6.1 Urbanizace v českých zemích

Urbanizaci lze popsat jako proces koncentrace obyvatelstva, při kterém dochází k růstu počtu a velikosti měst a tím také k růstu podílu městského obyvatelstva v určitém území. Urbanizační procesy a příliv lidí do měst se v českých zemích naplno rozvinul v souvislosti s průmyslovou revolucí, v 19. a 20. století. Typickým jevem průmyslové revoluce byl růst měst z důvodu přibývání obyvatel. Města se dál rozšiřovala díky vytváření předměstí. Druhá polovina 20. století byla provázena řadou změn; specifickým obdobím bylo tzv. období socialistické urbanizace. Na rozdíl od ostatních zemí s tržním hospodářstvím nesla socialistická urbanizace několik odlišných rysů (zpomalený růst hlavních měst, rychlý růst středně velkých a někdy také menších měst, pozastavení procesu suburbanizace, apod.). Druhá polovina 20. století byla také typická změnami ve struktuře zaměstnanosti v sektorech národního hospodářství (nárůst obyvatel pracujících v terciéru a kvartéru). Další zásadní roli v této době hrály informace a rozvoj nových technologií (HORSKÁ, MUSIL, MAUR, 2002).

V současnosti lze pozorovat pokles významu fyzické vzdálenosti v důsledku rozvoje dopravních komunikací a prostředků. Charakteristickým jevem současných měst se stalo rozptylování dříve koncentrovaných aktivit do prostoru v zázemí měst. Rozvoj měst a to nejen z prostorového hlediska závisí na mnoha faktorech. Mezi faktory determinující rozvoj města patří demografické změny, nové lokalizační faktory průmyslu a služeb, vysoká mobilita populace, nové telekomunikační technologie a vývoj městských sítí. Při bližším soustředění se na lokalizační faktory průmyslu a služeb lze pozorovat pokračující dominanci tzv. produkcionistických faktorů, nicméně nově se do popředí dostávají faktory environmentalistické. Nově vznikající průmyslové podniky při výběru vhodné lokality pro svou výrobu hledají kvalitní prostředí nabízející dobrou dopravní dostupnost a dostatečnou nabídku služeb (TOUŠEK, KUNC, VYSTOUPIL et al., 2008).

Jednotlivé fáze urbanizace, a to urbanizaci, suburbanizaci, deurbanizaci a reurbanizaci popisuje Van den Berg et al. (1982, cit. v KUBEŠ, 2009). První fází je urbanizace, v jejímž průběhu narůstá počet obyvatelstva v blízkosti továren a vznikají nové čtvrti. Urbanizace je následována suburbanizací, procesem charakteristickým stěhováním obyvatelstva na okraje měst. Během ní dochází k rozšiřování území sídla o suburbia (územně oddělené suburbánní sídelní útvary). Suburbia vznikají ve dvou

typech podle převládající funkce, jako rezidenční suburbia tvořená obytnými stavbami a komerční suburbia, ve kterých jsou koncentrovány obchodní, výrobní, skladovací a logistické aktivity. Předposlední fází urbanizace je deurbanizace, období, ve kterém se obyvatelstvo a pracovní příležitosti koncentruje spíše do malých a středních měst. Pro deurbanizaci je typickým jevem zhoršování dopravní dostupnosti centrálního města. Poslední fází je reurbanizace, charakterizována zpomalením úbytku obyvatel v městských regionech a opětovnému návratu k urbanizaci (KUBEŠ, 2009, OUŘEDNÍČEK, 2002).

4.6.2 Prostorová struktura měst

Z autorů zabývajících se prostorovou strukturou měst lze jmenovat Sýkora (2001a), který problematiku řeší na příkladu města Praha v kontextu postkomunistické transformace, a prostorovou strukturu definuje jako „výraz vzájemné kombinace fyzických, funkčních a sociálních složek, jejichž skladba a uspořádání se postupem času proměňuje. Relativně pozvolný proces postupných změn může být narušen obdobími radikálních společenských transformací, které se promítají do mnohem dynamičtější proměny prostorového uspořádání.“ (SÝKORA, 2001a, str. 127).

Prostorová struktura města bývá posuzována z fyzického, funkčního či sociálního hlediska, přičemž jsou všechna tato hlediska navzájem provázaná (SÝKORA, 2001b). Kubeš (2009) hodnotí složky prostorové struktury města na základě geneticko – koncentrické, morfologicko urbanistické, funkční, sociální a demografické prostorové zonace. Geneticko - koncentrická zonace vymezuje město na následující části: jádro (neboli centrum města zahrnující také citizovanou část vnitřního města), vnitřní město mimo jádro a předměstí. Funkční zonace určuje ve městě funkční zóny dle převažující aktivity (obytné, obslužné, průmyslové, dopravní a technickoinfrastrukturní, sportovně – rekreační, přírodně – rekreační, agroprůmyslové, památkové, polyfunkční zóny, zemědělská krajina, lesní krajina, vodní a jiné plochy). Této zonace je využíváno v územním plánování ve snaze optimalizovat rozvoj města a předcházet vzájemným negativním vlivům mezi jednotlivými zónami. Morfologická urbanistická zonace je reprezentována morfologickou strukturou a fyzickým stavem budov. Patří sem půdorysné, výškové, objemové, texturní a tvarové uspořádání zástavby. Sociální prostorová struktura města vychází se sociálních charakteristik obyvatel pohybujících se na území města (třídní, příjmová, prestižní, životně stylová,

vzdělanostní, náboženská a etnická prostorová struktura). Demografická prostorová struktura částečně souvisí se sociální (KUBEŠ, 2009).

Dalším možným přístupem jsou geneticko – morfologické zóny (MATLOVIČ, 2001). Město je rozděleno na pět geneticko – morfologických zón A - E. První zóna, centrum, je zpravidla tvořena původním historickým jádrem. Následuje vnitřní město, část tvořená kompaktní zástavbou vznikající postupně od 19. století do první poloviny 20. století. Rozvoj třetí zóny, vilových čtvrtí, je zasazen do období první poloviny 20. století. Na vilové čtvrtě navazuje zóna sídlišť budovaná ve druhé polovině 20. století. Poslední zóna, označována za periferní, bývá situována mimo kompaktní město. Mísí se zde prvky původní venkovské zástavby s prvky suburbánní zástavby.

4.6.3 Proměny prostorové struktury města

Jak bylo řečeno výše, prostorová struktura měst je utvářena vývojem fyzické, funkční a sociální složky. Nejdříve ji výrazně ovlivňoval rozvoj průmyslové výroby rozvíjející se zejména ve druhé polovině 19. století. Za další významný zásah do prostorové struktury měst lze považovat socialistické období. V něm se na vývoji podílelo několik faktorů, například změny ve výrobních vztazích, znárodnění průmyslu, združstevnění zemědělství, převod zemědělského či průmyslového bytového fondu na obecní a přechod k centrálně plánovanému hospodářství. Lokalizace investic v této době byla určována v institucích centrálního plánování. Rozvoj a udržování vnitřních částí měst prakticky neprobíhal, růst měst byl směřován na jejich okraje, kde vznikala obrovská sídliště a průmyslové podniky (HORSKÁ, MAUR, MUSIL, 2002).

Po roce 1989 se odehrálo v prostorové struktuře velké množství změn. V tomto období byly ustanoveny nové základy politického systému a tržní ekonomiky. Svou roli ve vývoji měst sehrálo rozšíření mezinárodního obchodu a příliv zahraničního kapitálu. Jak uvádí Sýkora (2001a, str. 129): „*Mezi základní transformační kroky patřilo zejména nastolení rovnosti mezi subjekty v soukromém, družstevním a veřejném vlastnictví, ukončení státního paternalismu (zrušením subvencím průmyslovým závodům, snížením vlivu veřejných institucí na rozhodovací proces o alokaci zdrojů), uvolnění domácího trhu (liberalizace cen) a trhu zahraničního (liberalizací zahraničního obchodu) a řízená privatizace.*“ Tyto reformy se projevily v relativně krátkém časovém období i ve městech, například ve vlastnické struktuře nemovitostí, ve využívání prostoru, v nárůstu počtu aktérů, kteří mohli v prostoru obchodovat (díky zrovnoprávnění soukromého

sektoru) a nastartování trhu s nemovitostmi. Tyto změny vedly k rozvoji podnikání a postupně proměnily strukturu funkčního využití ploch. To se projevilo zejména v centrálních oblastech měst, kam se soustředily kanceláře a obchodní prostory, a v příměstských oblastech, kde začaly vyrůstat velké obchodní či výrobní plochy a rodinné domy. Proces komercializace centrálních částí měst sebou přinesl velký úbytek obyvatel, jenž nebyl legislativně ani prostřednictvím územního plánování nijak podchycen (SÝKORA, 2001a).

Mezi hlavní trendy ve vývoji měst patřila deindustrializace spojená s ukončováním některých průmyslových výroby ve městě, či s jejich přemísťováním většinou na okraj. V souvislosti s ukončováním výroby vyvstala otázka starých průmyslových areálů a jejich využití, některé tyto areály zůstaly zachovány, ale bez využití; takovéto plochy se označují za brownfields. Jejich revitalizace je možností pro developery a většinou je spojena se změnou jejich funkčního využití (přeměňují se na markety, kancelářské parky, kondominia, průmyslově – obslužnou zástavbu nebo sportovně – rekreační a přírodně – rekreační zóny). Jádra a centra měst nebyla v socialismu zasažena významnějším rozvojem, jejich revitalizace je způsobena komercializací, respektive citizací zástavby. Tímto procesem se rozumí příchod komerčních aktivit, s ním spojené vytlačování bydlení z jádra a centra ve prospěch finančních, poradenských, nákupních, realitních, administrativních a volnočasových aktivit. Dalším procesem v oblužných nebo obytných zónách vnitřního města je tzv. gentrifikace (příchod mladších obyvatel do vnitřního města za účelem přiblížení se službám a terciérním pracovním příležitostem). Proměnami procházejí také sídliště, která se revitalizují. Kromě komercializace, revitalizace, gentrifikace se na změnách prostorové struktury měst po roce 1989 výrazně podepsala rezidenční a komerční suburbanizace, která proměňuje okraje měst (SÝKORA, 2001a, SÝKORA, 2001b, KUBEŠ, 2009).

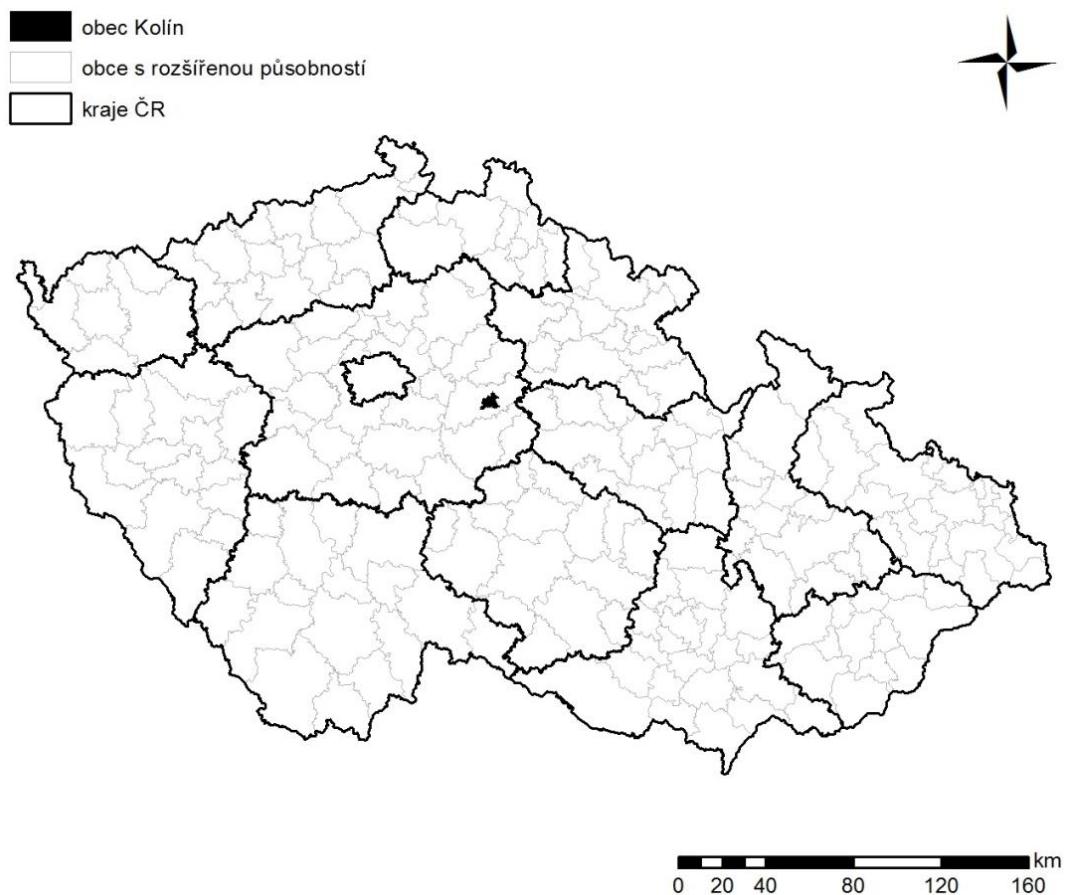
5 Vymezení a základní geografický rozbor řešeného území

5.1 Vymezení zkoumaného území

Kolín je historicky a průmyslově významným městem ležícím na východě Středočeského kraje. Obec se rozkládá na ploše o výměře 35 km² (více jak 50 % tohoto území je tvořeno zemědělskou půdou). Celkem je tvořeno deseti částmi, Kolín I. – Kolín VI. a dříve samostatnými obcemi Štítary, Zibohlavy, Sendražice a osadou Štářalka. Ke konci roku 2011 zde žilo 31 042 obyvatel. Město má status obce s rozšířenou působností a dříve bývalo okresním městem (ČSÚ, 2012).

Díky své výhodné poloze zejména z hlediska jak silniční, tak železniční dopravy lze geografickou polohu označit za velmi dobrou. Je přirozeným spádovým centrem Kolínska a zároveň se silně projevuje díky nevelké vzdálenosti (70 km) jeho spádovost k hlavnímu městu. Jeho poloha v rámci České republiky je vyobrazena na mapě 2.

Mapa 2 Poloha města Kolín v rámci ČR a ORP Kolín



zdroj: vlastní zpracování, mapový podklad ArcCR 500

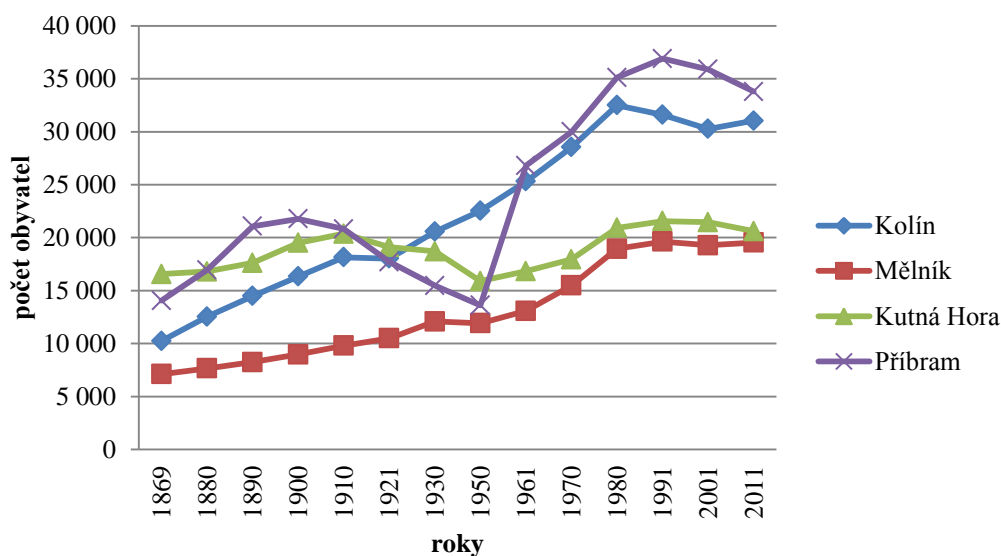
5.2 Hodnocení složek socioekonomické sféry

Kapitola se věnuje hodnocení složek socioekonomické sféry ve městě Kolín. Zkoumá základní demografické charakteristiky území, dopravu, ekonomickou situaci města a trh práce.

5.2.1 Obyvatelstvo

Počet obyvatel v Kolíně od roku 1869 neustále stoupal (zobrazeno v grafu 6, pro srovnání jsou k dispozici velikostně podobná okresní města Středočeského kraje Kutná Hora, Mělník a Příbram). Tento nárůst byl způsoben přílivem venkovského obyvatelstva do měst, ale také faktem, že město mělo velmi dobré předpoklady pro rozvoj řemesel, živností a velmi dobré dopravní napojení (poloha na hlavní trase Praha – Vídeň, roku 1845 vybudována železnice Praha – Olomouc). Mezi lety 1869 – 1900 narostl počet obyvatel o více než čtyři tisíce. Stagnace nastala teprve v období první světové války. Druhá světová válka se ve vývoji počtu obyvatel ve městě neprojevila, i v tomto období byl zaznamenán nárůst.

Graf 6 Vývoj počtu obyvatel ve městech Kolín, Mělník, Kutná Hora a Příbram mezi lety 1869 - 2011,



zdroj: Historický lexikon obcí 1869 – 2005, www.czso.cz

S dynamickým rozvojem průmyslu v období socialismu rostl i počet obyvatel ve městě. Mezi lety 1950 a 1980 vzrostl počet obyvatel z 22 528 na 32 501. Svého maxima, 32 501 obyvatel, dosáhl Kolín v roce 1980. Vývoj v 90. letech byl zapříčiněn více faktory, podniky snižovaly výrobu nebo zanikaly, ubylo tak pracovních míst a

počet obyvatel klesal (na 31 595 v roce 1991 a 30 258 v roce 2001). Po roce 2001 lze v počtu obyvatel pozorovat lehce stoupající tendenci, což bylo způsobeno otevřením TPCA a s tím souvisejícím přibýváním pracovních míst. Svou roli jistě rovněž sehrála suburbanizace.

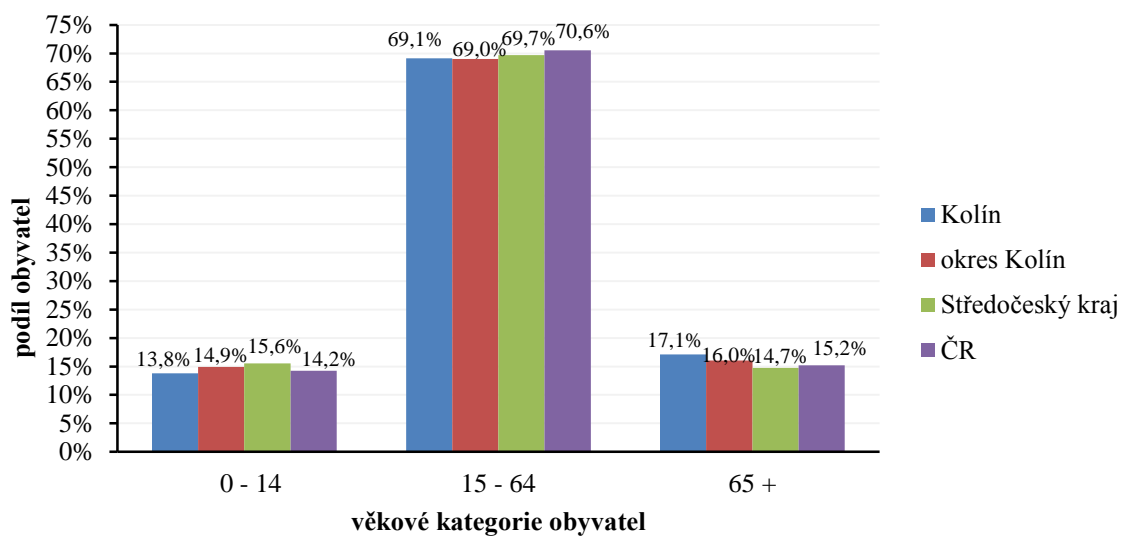
Ve srovnání s ostatními městy zaznamenal Kolín jako jediný neustálý nárůst počtu obyvatel od roku 1869 do roku 1980. Podobnou křivku vývoje má Mělník, naopak v Kutné Hoře lze pozorovat nejmenší nárůst (v roce 1869 zde žilo 16 565 obyvatel, v roce 2011 20 604 obyvatel). Nejméně vyrovnaný vývoj byl v Příbrami, kde první nárůst nastal mezi lety 1890 a 1910, poté následoval propad (z 20 826 obyvatel v roce 1910 na 13 614 v roce 1950). Rapidní zvyšování počtu obyvatel za socialismu je spjato s těžbou uranu (z 13 614 v roce 1950 na 35 123 v roce 1980). Od roku 1991 zaznamenala Kutná Hora, Mělník i Příbram pokles počtu obyvatel, v Kolíně je naopak možné pozorovat lehký nárůst.

5.2.1.1 Věková struktura obyvatelstva

Kolín se vyznačuje vysokým podílem obyvatel nad 65 let. Tato hodnota se pohybuje v roce 2010 okolo 17 %, vysoko nad průměrem ČR (15,2 %), Středočeského kraje (14,7 %) i okresu (16 %). Podíl obyvatel ve věku 0 – 14 let dosahoval v roce 2010 13,8 %, což je ve srovnání s Českou republikou (14,2 %), Středočeským krajem (15,6 %) a okresem Kolín (14,9 %) podprůměrná hodnota, i když se nejedná o tak výrazný rozdíl jako u předchozí kategorie. Hodnoty pro území ČR, Středočeského kraje, okresu a města znázorňuje graf 7.

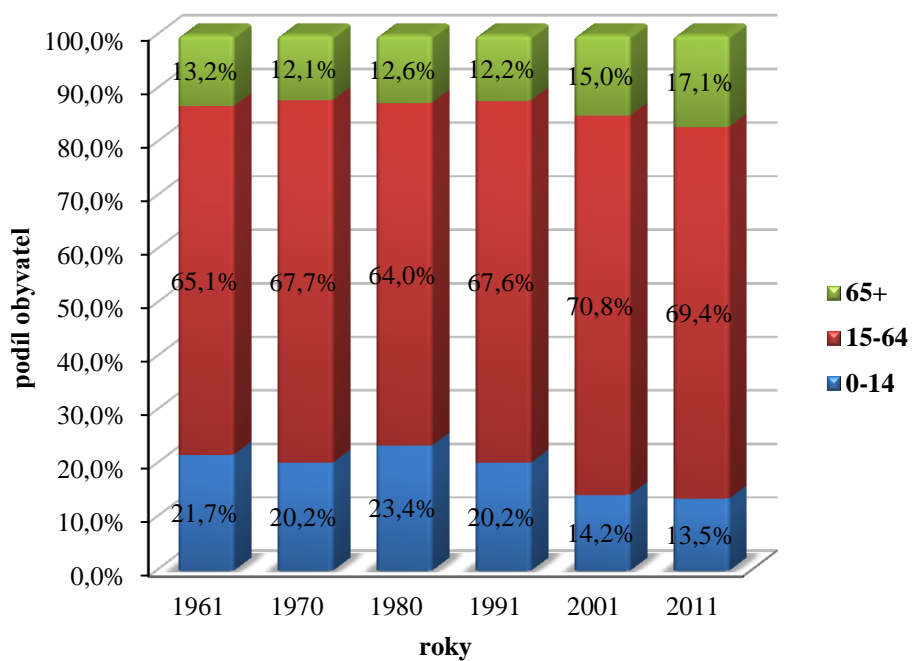
Vývoj věkové struktury ve městě zobrazuje graf 8. Z grafu je zřejmý nárůst obyvatel v kategorii 0 – 14 let až do roku 1980 způsobený přicházením mladých a dá se předpokládat, že většinou svobodných a bezdětných obyvatel do rozvíjejících se zejména průmyslových podniků (23,4 % v tomto roce je maximum ve sledovaném období). Po roce 1980 podíl obyvatel v předproduktivním věku klesal až na současných 13,5 %. Poproduktivní obyvatelstvo, kategorie 65 let a více, tvořilo v roce 1961 13,2 % obyvatel města. Do roku 1991 jeho podíl klesal až na 12,2 %, poté ale nastal velký nárůst. V roce 2011 tvořila tato kategorie 17,1 %. Vývoj jednotlivých složek probíhal s menšími výkyvy podobně v České republice (ČSÚ, 2012).

Graf 7 Věková struktura v ČR v roce 2010



zdroj: www.czso.cz, vlastní zpracování

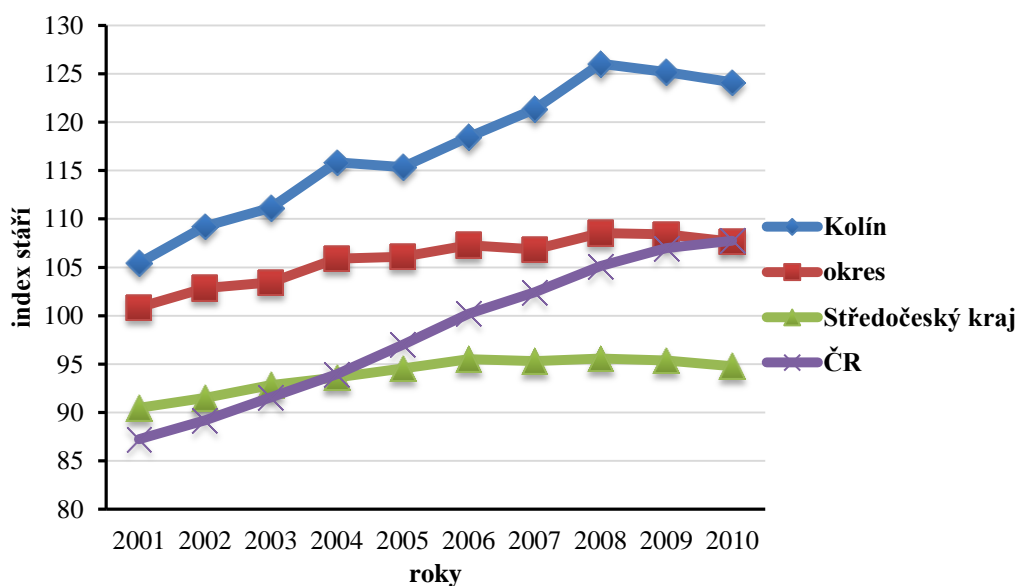
Graf 8 Vývoj věkové struktury v Kolíně mezi lety 1961 - 2011



zdroj: SLDB 1970, SLDB 1980, SLDB 1991, SLDB 2001, SLDB 2011; vlastní zpracování

Město se potýká s vysokým indexem stáří řadu let, již v roce 2001 se řadilo mezi území s nejvyššími hodnotami (ČR 87,2, v kraji 90,5, v okrese 100,9 a ve městě 105,4). Situace se v dalších letech ještě zhoršila, v roce 2010 dosáhl index stáří v Kolíně 124,1 (v okrese a ČR 107,8 a ve Středočeském kraji 94,8). Vývoj indexu stáří v ČR znázorňuje graf 9. Dalo by se předpokládat, že se investice TPCA do města Kolína projeví také ve věkové struktuře obyvatelstva snížením indexu stáří. Navzdory tomuto předpokladu se index stáří neustále zvyšuje. Nárůst je pravděpodobně způsoben tím, že v posledních letech se do poproduktivního věku dostávají obyvatelé, kteří do Kolína přicházeli za socialismu kvůli práci (nárůst obyvatel znázorněn v grafu 6). Vývoj od roku 2008 má klesající tendenci, i když pro to se nabízí dvě možná vysvětlení – přibývání obyvatelstva v kategorii do 15 let jako celorepublikový trend či zpožděné projevení se příchodu obyvatel do Kolína v důsledku realizace investičního záměru TPCA v roce 2005 (dle údajů ČSÚ byla většina přistěhovalých ve věku 20 – 35 let, dá se předpokládat, že se jednalo o svobodné a bezdětné).

Graf 9 Vývoj indexu stáří v ČR mezi lety 2001 - 2010



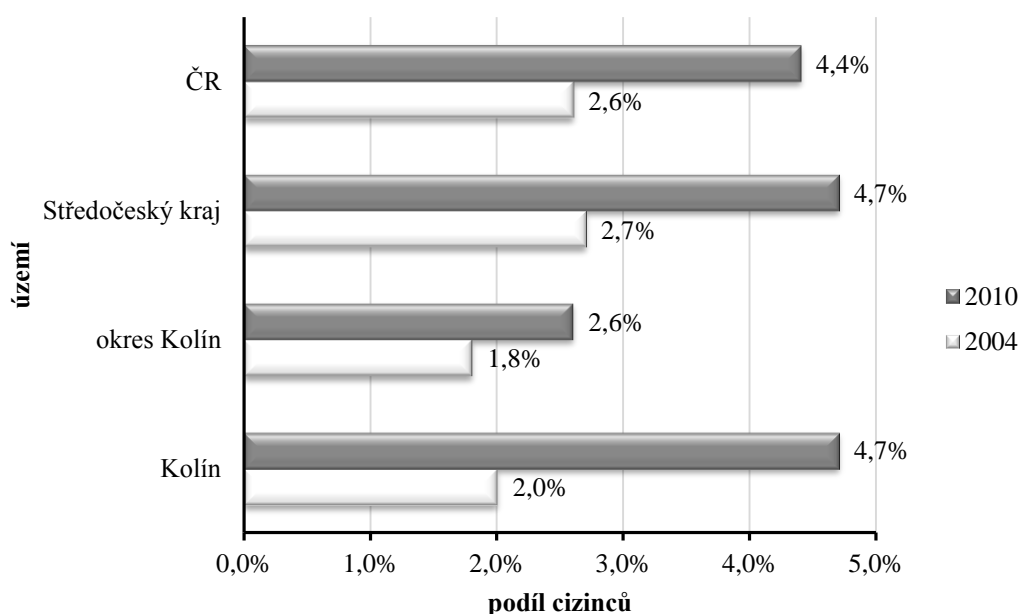
zdroj: www.czso.cz, vlastní zpracování

Z výše uvedených údajů je zřejmé, že se zvýšil průměrný věk obyvatel města. Od roku 1991, kdy byl průměrný věk 37 let, na 45,1 let v roce 2010 (ČSÚ, 2012).

5.2.1.2 Národnostní struktura a cizinci

Do roku 2005 se na území města a okresu Kolín pohybovalo do 2 % cizinců. Tato hodnota se během 6 let výrazně změnila, podíl cizinců se zvýšil z 2 % na 4,7 %. Zvýšení se až tak významně neprojevilo v okrese Kolín, kde bylo v roce 2004 1,8 % cizinců a o 6 let později 2,6 %. Ve Středočeském kraji a České republice byl růst podílu cizinců podobný jako ve městě Kolín, což je zobrazeno v grafu 10.

Graf 10 Cizinci v ČR 2004 - 2010



zdroj: www.czso.cz, vlastní zpracování

Počet cizinců od roku 2004 až do roku 2008 stoupal (patrně v důsledku výstavby průmyslových zón), od roku 2009 jejich počet postupně klesal. Podobný vývoj lze pozorovat také v okrese Kolín – nejvyšší nárůst probíhal mezi lety 2006 a 2007 (z 1559 obyvatel na 2261). Příliv cizinců ve Středočeském kraji mírně klesá, v České republice neustále pozvolna stoupá. Počty cizinců v ČR mezi lety 2004 - 2010 znázorňuje tabulka 4.

Tabulka 4 Vývoj počtu cizinců v ČR mezi lety 2004 - 2010

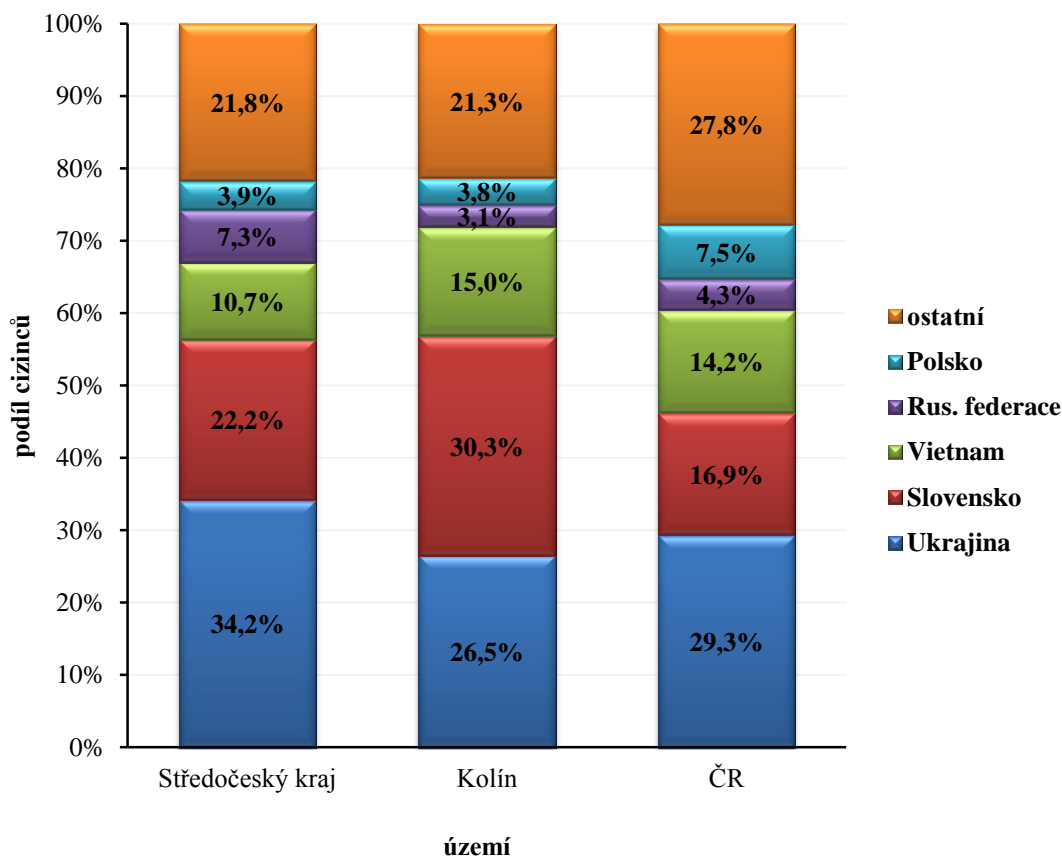
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Kolín	591	756	933	1269	1613	1525	1444
okres Kolín	1615	1846	1559	2261	2774	2756	2566

Středočeský kraj	31127	35220	41324	49175	59507	59689	59490
Česká republika	263323	281813	320531	388625	447308	457519	458966

zdroj: www.czso.cz a www.mvcr.cz, vlastní zpracování

Z hlediska struktury cizinců je z grafu 11 patrné, že v Kolíně převažuje slovenská národnost (30,3 %), což je ve srovnání jak se Středočeským krajem (22,2 %), tak s Českou republikou (16,9 %) nadprůměrná hodnota. Velký podíl na této hodnotě má strategická průmyslová zóna Kolín – Ovčáry, TPCA zaměstnává 15 % Slováků (TPCA, 2012). Další nejvíce zastoupenou národností jsou Ukrajinci (26,5 %), ti mají jinak ve Středočeském kraji s 34,2 % a v České republice s 29,3 % největší podíl. V Kolíně jsou dále Vietnamci (15,0 %), Rusové (3,1 %) a Poláci (3,8 %).

Graf 11 Struktura cizinců v ČR v roce 2011



zdroj: www.czso.cz, vlastní zpracování

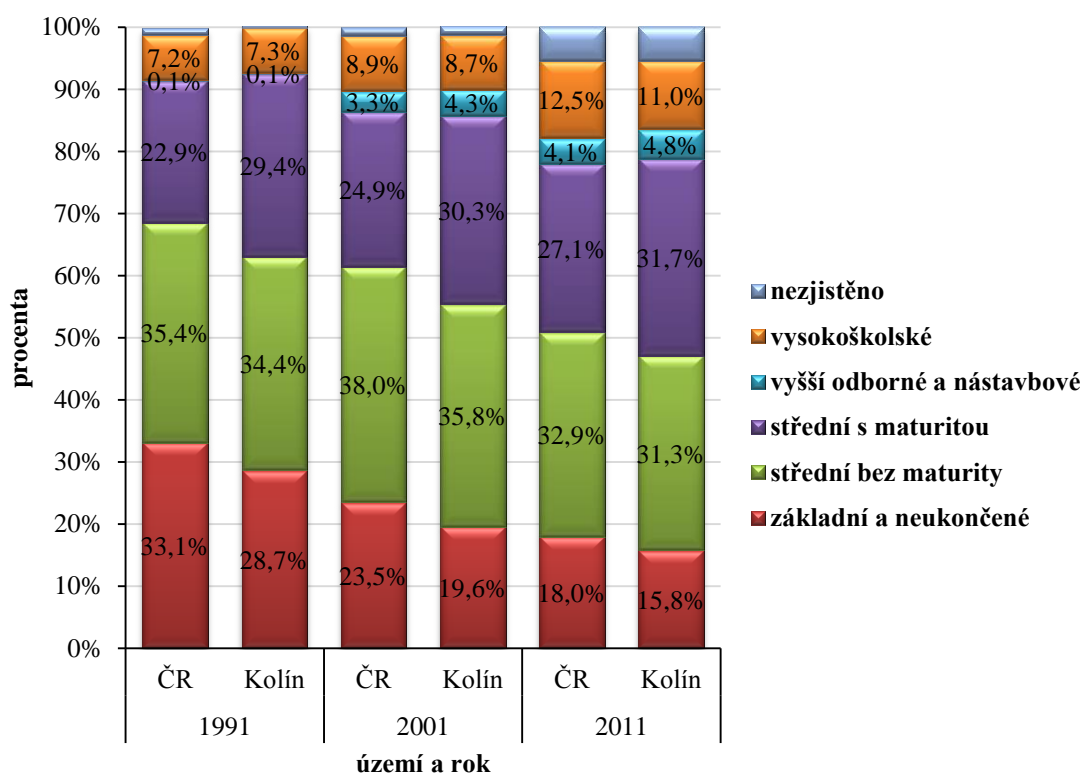
5.2.1.3 Vzdělanostní struktura obyvatelstva v Kolíně

Vzdělanostní struktura v Kolíně i v České republice (graf 12) zaznamenala oproti roku 1991 změnu v poklesu podílu základního a neukončeného vzdělání ve

prospěch vyšších vzdělání (v roce 1991 byl podíl základního a neukončeného vzdělání 28,7 % v Kolíně a 33,1 % v České republice). V roce 2011 se v obou sledovaných územích podíl obyvatel se základním a neukončeným vzděláním výrazně poklesl (v Kolíně na 15,8 % a v ČR na 18 %).

Mezi sčítáními 1991 a 2011 vzrostl ve městě podíl obyvatel nad 15 let s vysokoškolským vzděláním ze 7,2 % na 11 % (stále se ale jedná o podprůměrnou hodnotu – v ČR tvoří vysokoškoláci 12,5 %). Nástavbové a vyšší odborné vzdělání má v Kolíně 4,8 % obyvatel, to je lehce nadprůměrná hodnota ve srovnání s ČR (4,1 %).

Graf 12 Vzdělanostní struktura v České republice a v Kolíně mezi lety 1991 - 2011



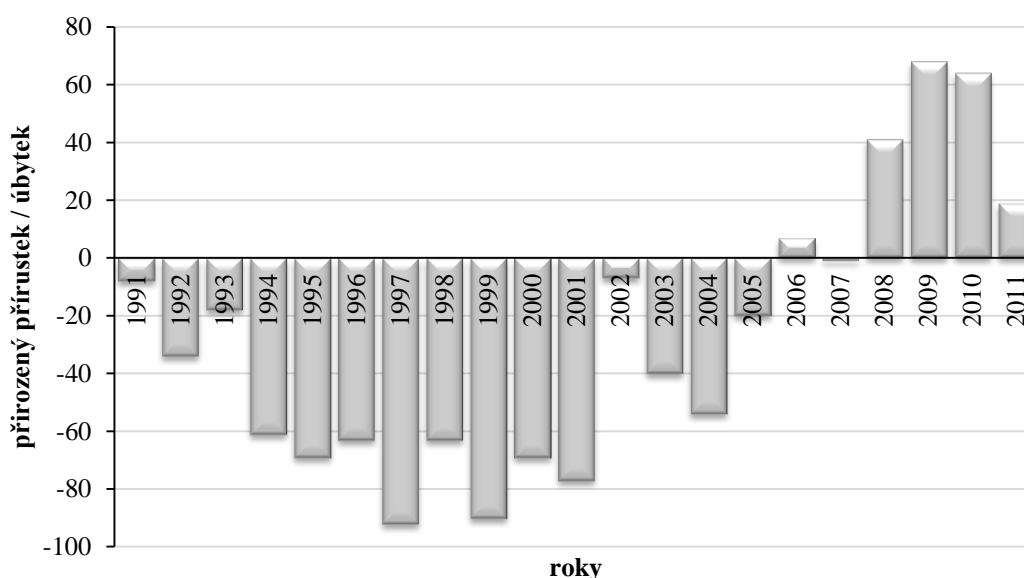
zdroj: www.czso.cz, vlastní zpracování

Lze říci, že vývoj vzdělanostní struktury v České republice a v Kolíně je podobný s několika výkyvy. Pokles podílu obyvatel se středním vzděláním bez maturity mezi lety 2001 a 2011 v České republice (z 38 % na 32,9 %) nebyl v samotném městě tak výrazný (v roce 2001 35,8 %, v roce 2011 31,3 %). V České republice je pozorovatelný nárůst středního vzdělání s maturitou (v roce 2001 24,9 %, v roce 2011 27,1%), nárůst zaznamenal také Kolín (v roce 2001 30,3 %, v roce 2011 31,7 %).

5.2.1.4 Přirozený a migrační pohyb obyvatelstva v Kolíně

Jak bylo zmíněno výše, počet obyvatel v Kolíně se v průběhu posledních 20 let lehce snížil (z 32 501 v roce 1980 na 30 258 v roce 2001), narůstající tendence lze pozorovat až v posledních letech. Období 90. let je charakteristické zápornými hodnotami přirozeného přírůstku, tzv. přirozeným úbytkem. Pozitivní vývoj lze pozorovat až od roku 2006. Podobně tomu tak je i v České republice, tudíž nelze nárůst přirozeného přírůstku se zcela stoprocentní jistotou přičíst investicím do strategické průmyslové zóny (ČSÚ, 2012). Nejvyšších hodnot bylo ve sledovaném období dosaženo v roce 2009 (přirozený přírůstek v Kolíně mezi lety 1991 - 2011 je vyobrazen v grafu 13).

Graf 13 Vývoj přirozeného přírůstku v Kolíně mezi lety 1991 - 2011



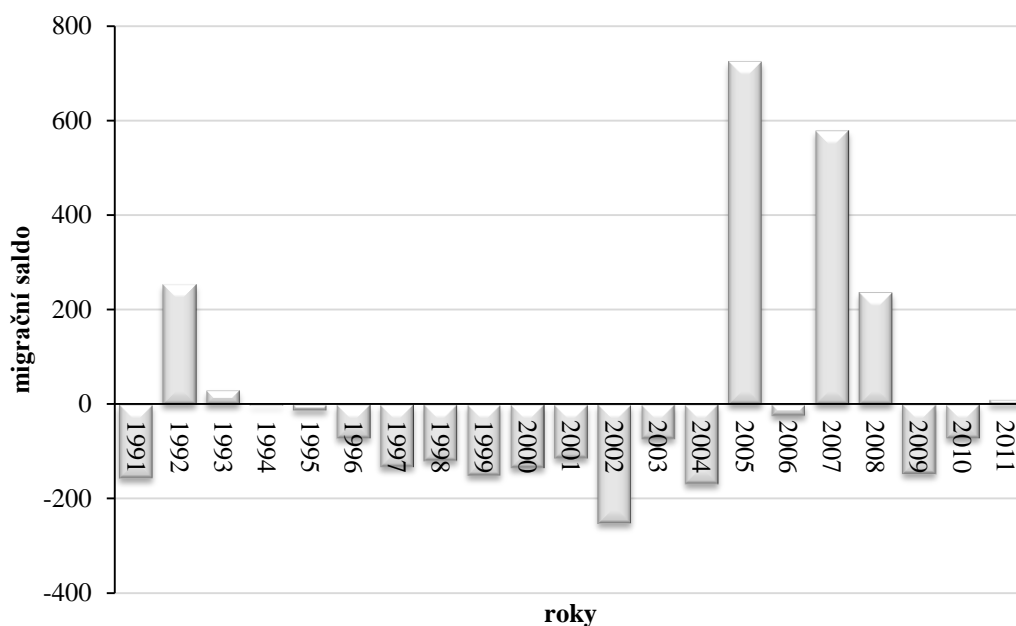
zdroj: www.czso.cz, vlastní zpracování

Současně s nárůstem narozených dětí rostl počet dětí narozených mimo manželství. Dle údajů z Demografické ročenky města Kolín 2002 - 2011 v roce 2002 přišlo na svět 19,8 % mimomanželských dětí, o 9 let později se jejich podíl vyšplhal na 44,6 % (jedná se o výrazně nadprůměrnou hodnotu – Středočeský kraj 36,9 %, ČR 40,3 %). Velký nárůst dětí narozených mimo manželství nastal v roce 2006 (z 26,1 % v předchozím roce na 34,2 %), což je možné považovat za jeden z důsledků přibývání obyvatel způsobeného otevřením strategické průmyslové zóny, která poskytla velké množství nových pracovních míst. Další zvýšení nastalo v roce 2010 (z 34,3 % v roce 2009 na 44,6 %). V České republice ani ve Středočeském kraji k takovému zvýšení

nedošlo, podíl dětí narozených mimo manželství sice také rostl, ale ne tak razantně (dle Demografické ročenky města Kolín, Středočeského kraje a Demografické ročenky ČR 2002 – 2011).

Graf 14 je zaměřen na vývoj přírůstku stěhováním ve městě. Z grafu vyplývá, že město prodělalo z hlediska přírůstku stěhováním značně nerovnoměrný vývoj. Kladné migrační saldo v roce 1992 a částečně 1993 bylo zapříčiněno pravděpodobně dokončením panelových domů v Kolíně IV. Následovalo dlouhé období záporného migračního salda, které lze přičíst postupnému upadání průmyslových subjektů v Kolíně a stěhování obyvatel za lepšími pracovními nabídkami, zejména do blízké a dopravně velmi dobře dostupné Prahy. Zlom nastal v roce 2005, společně s otevřením průmyslových zón v Kolíně – Ovčárech a na Šťáralce a spuštěním výroby v největším kolínském závodě, japonsko – francouzskému koncernu TPCA. Po propadu v roce 2006 migrační saldo v roce 2007 opět stoupl. Od roku 2009 opět klesá.

Graf 14 Migrační saldo v Kolíně mezi lety 1991 - 2011



zdroj: www.czso.cz, vlastní zpracování

5.2.2 Doprava

5.2.2.1 Železniční doprava v Kolíně

Železniční doprava znamenala pro Kolín jeden z hlavních faktorů, který zajistil jeho zásadní rozvoj. Napojování města na železniční dopravu začalo v roce 1845. V té době se dobudovala trať z Prahy do Olomouce. Druhou významnou železnicí procházející Kolínem a křížící se s tratí Praha – Olomouc, byla větev Severozápadní dráhy Děčín – Vídeň, dokončená v 70. letech 19. století. Nádraží bylo vybudováno na zasypaném rameni Labe. Rozvoj Kolína jako průmyslového města započal právě díky výstavbě železniční dráhy (ŠTOLBA, 1934).

Město se nachází na trati dvou mezinárodních koridorů, I. a III, prochází jím několik tratí regionálního, národního i nadnárodního významu:

trať 010 ve směru Kolín – Pardubice – Česká Třebová (součást I. a III. koridoru)

trať 011 ve směru Praha – Český Brod – Pečky – Kolín (součást I. a III. koridoru)

trať 014 ve směru Kolín – Uhlířské Janovice – Ledečko

trať 230 ve směru Kolín – Kutná Hora – Havlíčkův Brod

trať 231 ve směru Praha – Čelákovice – Lysá nad Labem – Nymburk – Poděbrady – Kolín

Kolín má jedno nádraží a čtyři zastávky (odbočná stanice Kolín, a trati 011 se nachází Kolín – zastávka na trati 011, Kolín – dílny na trati 010, Kolín – Zálabí na trati 231 Kolín místní nádraží na trati 014).

5.2.2.2 Silniční doprava

Silniční doprava v Kolíně je na velmi dobré úrovni, městem nebo v jeho blízkosti prochází důležité silnice ČR. Svůj význam měla silniční doprava již v 18. století. V této době se utvářela síť cest a silnic, byl stanoven počet základních tzv. hlavních komerčních silnic. Z těchto silnic se postupně vyvinuly císařské státní silnice (v roce 1756 již na území ČR bylo 45). Kolínem procházela Vídeňská císařská silnice ve směru Znojmo, Jindřichův Hradec, Havlíčkův Brod, Čáslav, Kolín, Český Brod a Praha. Další významný rozvoj silniční dopravy nastal ve 30. letech 19. století, vznikly komunikace pro vojenské účely, formanskou přepravu nákladů, poštu a rozvíjela se dostavníková doprava osob a zásilek (JOUZA, 1999).

Kolínem procházejí tyto silnice:

silnice I/12 Praha – Úvaly – Kolín

silnice I/38 Jestřebí – Mladá Boleslav – Nymburk – Kolín – Havlíčkův Brod – Jihlava - Hatě

silnice II/125 Mladá Vožice – Vlašim – Kolín – Libice nad Cidlinou – napojení na D11

silnice II/322 Přelouč – Týnec nad Labem – Kolín

silnice II/328 Jičíněves – Městec Králové – Kolín

Problematickou je zejména silnice I/38, která svou vytižeností dle průzkumů již několik desetiletí zatěžuje město. Pro lepší demonstraci zatížení dopravou byla provedena analýza sčítání dopravy v letech 2001, 2005 a 2010. Díky ní se podařilo zjistit prokazatelný nárůst dopravy ve městě po zmiňované silnici I/38, dále silnici II/125 směrem na Ovčáry a II/322 ve směru na Pardubice. Výsledky sčítání jsou zobrazeny na mapách 3, 4 a 5.

V roce 2001 byla silnice I/38 vedoucí prakticky středem města nejvytiženější, projíždělo zde více než 5000 těžkých vozidel denně. Zatíženou byla i silnice II/125 směřující na Hradec Králové, zde projelo za den přes 2000 těžkých vozidel.

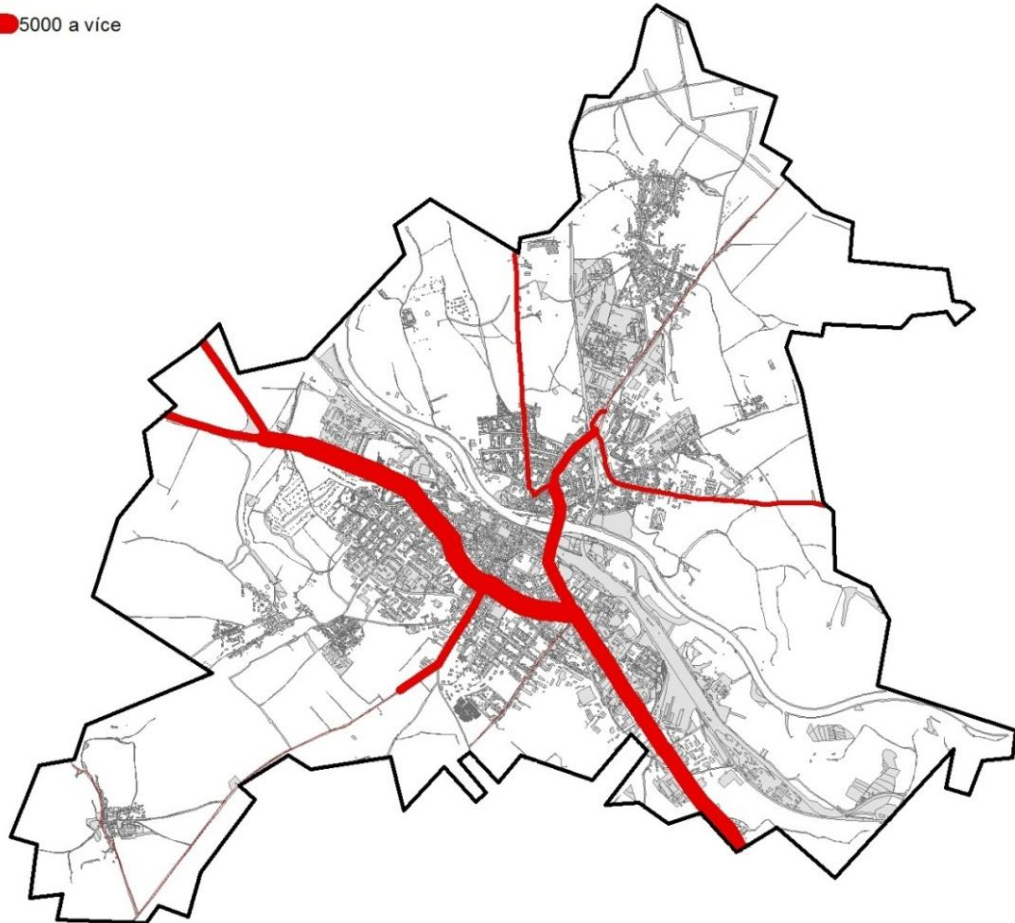
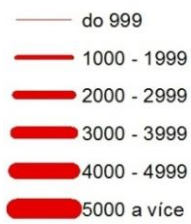
Počátkem roku 2005 byla uvedena do provozu továrna TPCA, která je na kamionové dopravě díky způsobu výroby „just-in-time“⁶ závislá. Všechny sledované úseky zaznamenaly zvýšení počtu těžkých vozidel projíždějících městem za 24 hodin. Asi nejvýraznější nárůst byl na silnici I/38, z 5500 vozidel v roce 2001 na necelých 8000. Na silnici II/125 z 1400 v roce 2001 na necelé 3500 v roce 2005. Nárůst nastal také na silnici II/322 ve směru na Pardubice, a to z 1700 na 2700.

V důsledku změněné metodiky pro sčítání dopravy v roce 2010 došlo k tomu, že hodnoty jsou nižší oproti roku 2005. Zatížení silnice I/38 je srovnatelné s rokem 2005, ale zvýšilo se zatížení silnice II/125 ve směru na průmyslovou zónu a následně směr Hradec Králové. Úsekem silnice II/125 vedoucím územím města projíždělo v roce 2005 přes 4000 těžkých vozidel, v roce 2010 to bylo 3769 (podle původní metodiky by to ale bylo množství dvojnásobně vyšší, asi 7500).

⁶ Jedná se o přístup k výrobě, díky kterému mohou podniky vyrábět výrobky v určeném čase a množství v závislosti na potřebách zákazníků (TPCA, 2012)

Mapa 3 Sčítání dopravy v Kolíně v roce 2001

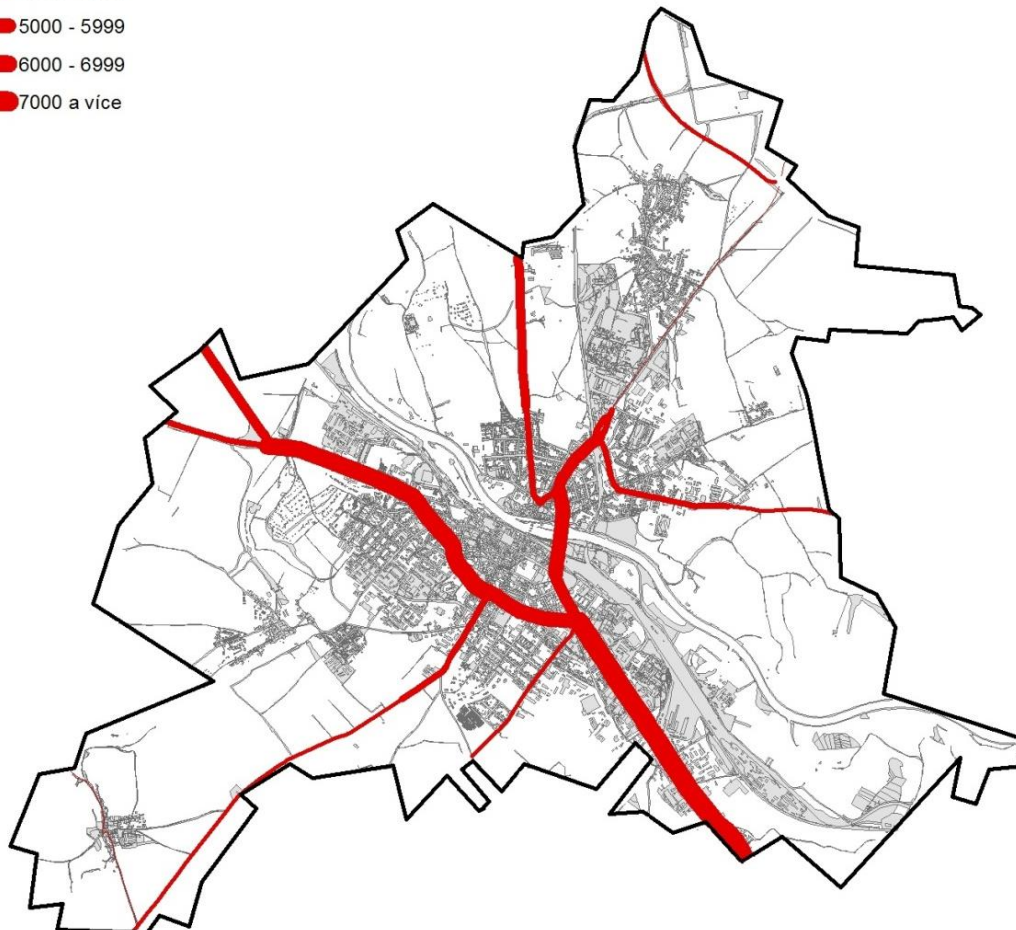
Počet těžkých vozidel



zdroj: Celostátní sčítání dopravy 2001, mapový podklad ArcCR 500, vlastní zpracování

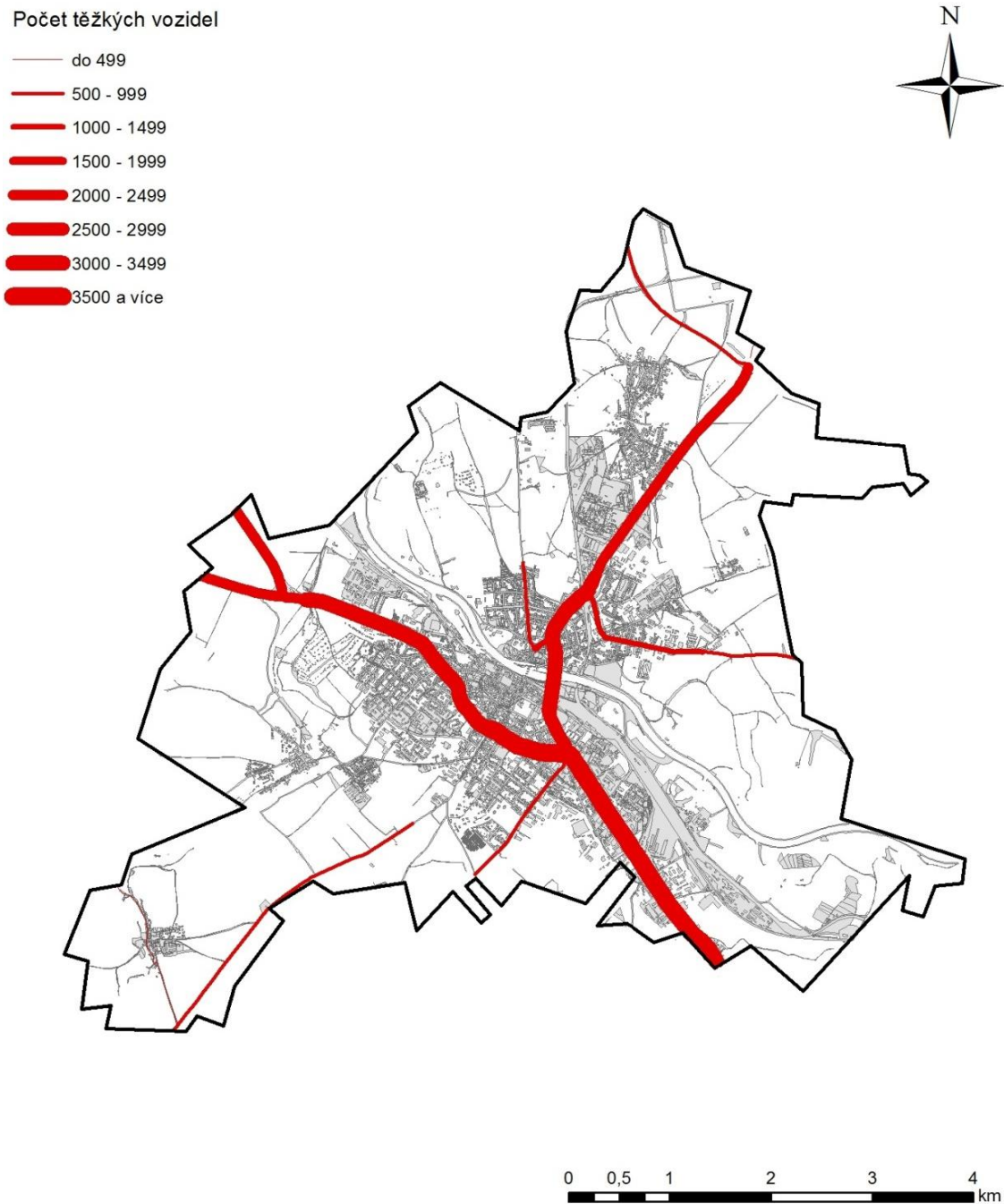
Mapa 4 Sčítání dopravy v Kolíně v roce 2005

Počet těžkých vozidel



zdroj: Celostátní sčítání dopravy 2005, mapový podklad ArcCR 500, vlastní zpracování

Mapa 5 Sčítání dopravy v Kolíně v roce 2010



zdroj: Celostátní sčítání dopravy 2010, mapový podklad ArcCR 500, vlastní zpracování

Z mapy 5 také vyplývá, že došlo ke snížení dopravní intenzity na silnici na Veltruby (ta byla před úpravami silnice II/125 hlavní spojnici s průmyslovou zónou). Hned, jakmile bylo jasné, že dojde k odklonění dopravy jiným směrem, byla ve městě určena nová zóna k bydlení v lokalitě na Spálence (SKÁLA, 2012).

Doprava ve městě ale za poslední dobu nezaznamenala pouze negativa. Je třeba zhodnotit také zlepšení veřejné dopravy ve městě. V roce 2006 byl Kolín zařazen do Středočeské integrované dopravy. Bylo také nutné zajistit dopravu zaměstnanců do průmyslové zóny, ve které mělo pracovat kolem 3500 lidí (tato podmínka byla stanovena v ujednání mezi městem, TPCA a státem). Právě proto byla rozšířena hromadná doprava. V roce 2012 bylo na území Kolína celkem 43 autobusových linek, 15 z nich je součástí městské autobusové dopravy. Pro potřeby průmyslové zóny byly zřízeny dvě nové autobusové linky s 30 minutovým intervalem a další linka, která jezdí pouze o víkend. I některé z dříve fungujících linek obsluhují TPCA a nově vystavěné byty na sídlištích U Vodárny a U Kasáren. Městskou hromadnou dopravu zajišťuje od roku 2006 Veolia transport, regionální dopravu na Kolínsku potom zajišťuje OAD Kolín (MAD KOLÍN, 2012).

5.2.2.3 Vodní doprava

Potenciál Labe byl využíván již před úpravou toku, sloužil k pohonu kolínských mlýnů. O splavňování se poprvé zmiňuje František Xaver Lískovec v roce 1762. Ten vypracoval projekt na vybudování přístavu u dřevěného mostu, počítal s prohloubením řečiště až o dva metry a s úpravami jezu. Přípravy ke splavňování Labe začínají v roce 1897, projekty na kolínský přístav byly značně megalomanské (ŠTOLBA, 1934). Přístav byl plánován na 205,4 tisíc metrů čtverečních a měl zasahovat až do katastru obce Libenice. Úpravy Labe byly dokončeny a plavba byla zahájena v roce 1943. Lodní doprava fungovala ve velké míře do roku 1990, hlavním přepravním artiklem bylo uhlí přepravované z Chvaletic do elektrárny (JOUZA, 1999).

Nyní se město snaží ve spolupráci s místním sdružením Marina Kolín zpřístupnit Labe veřejnosti prostřednictvím zřízení sportovní a turistické plavby (RAKUŠAN, 2012).

5.2.3 Hospodářské prostředí

Ekonomická struktura obyvatel v Kolíně se od roku 1970 značně proměnila. V roce 1970 byl podíl ekonomicky aktivních 52,5 %, o necelých dvacet let později to bylo 50,2 %. Nezaměstnanost byla do 90. let minulého století nepoznaným jevem. V roce 1991 dosahovala míra nezaměstnanosti v Kolíně pouze 1 % nezaměstnaných, zatímco v roce 2010 stoupla na 10,6 % (více popsáno v kapitole 5.2.4). Podíl pracujících v průmyslu stoupal až do roku 1980, poté následoval prudký pokles

způsobený zánikem nebo snížením výroby ve velkých kolínských podnicích (znázorněno v tabulce 5). Průmyslové zóny vzniklé po roce 2000 se ve zvýšení podílu pracujících v průmyslu neodrazily, nevytvořily tolik pracovních míst jako závody v předchozím období. Došlo naopak k poklesu, na kterém se mimo jiné podílelo propouštění v TPCA; původně zaměstnávalo 3 500 lidí, ale v důsledku krize muselo propouštět až na současných 2 414 zaměstnanců (TPCA, 2013).

Tabulka 5 Ekonomicky aktivní a ekonomicky aktivní v průmyslu v Kolíně mezi lety 1970 a 2011

	1970	1980	1991	2001	2011
Ekonomicky aktivní	52,5%	54,5%	53,8%	53,0%	50,2%
v průmyslu	50,5%	52,1%	43,5%	36,2%	30,1%

zdroj: Sčítání lidu, domů a bytů 1970 – 2011, vlastní zpracování

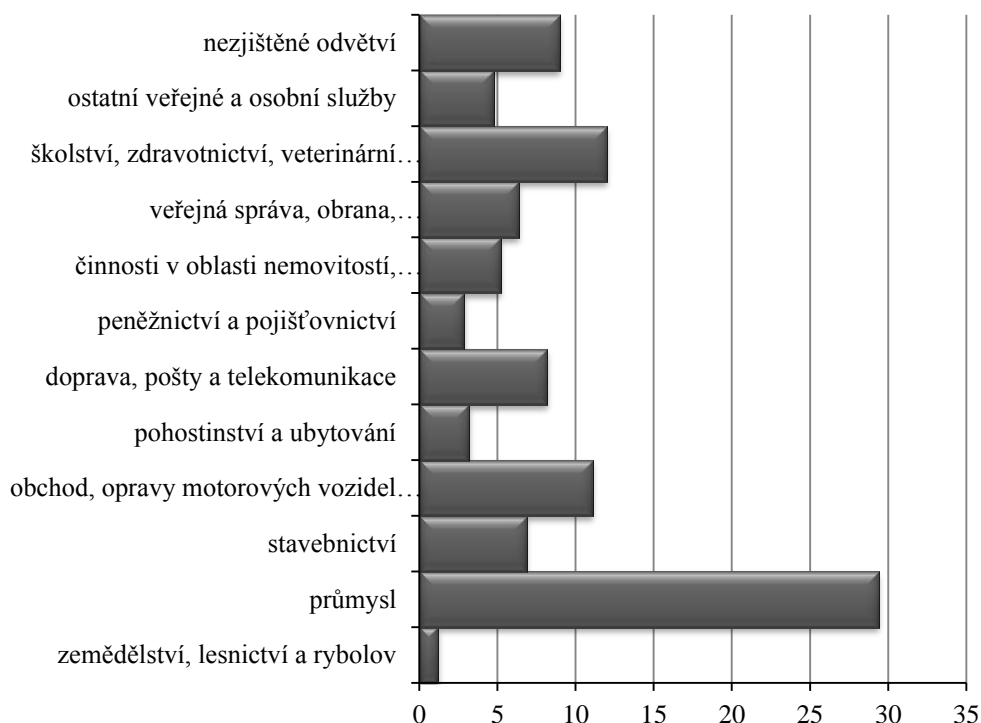
Díky politickým a ekonomickým změnám po roce 1989 se otevřel prostor pro zahraniční investory. V Kolíně se přímé zahraniční investice staly aktuálními až koncem 90. let minulého století, v roce 1998. Data po příliv zahraničních investic jsou dostupná pouze za okresy, příliv přímých zahraničních investic do okresů Středočeského kraje je nastíněn v tabulce 7. Je zřejmé, že v kraji se nachází lepší rozvojové oblasti než Kolín, které lépe využívají svůj průmyslový potenciál, například Beroun, Praha - východ a samozřejmě Mladá Boleslav. Na základě údajů uvedených v tabulce 6 lze při srovnání s ostatními okresy soudit, že investice do Kolína nebyla ve své podstatě až tak velká.

Tabulka 6 Stav přímých zahraničních investic na jednoho obyvatele v tis. Kč v okresech Středočeského kraje mezi lety 1999 - 2010

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Benešov	26	33	31	47	31	33	40	26	17	14	21	9
Beroun	118	105	180	226	222	236	266	249	257	258	272	261
Kladno	26	34	35	47	60	78	73	67	92	72	171	161
Kolín	17	31	38	74	152	95	66	156	196	169	203	135
Kutná Hora	92	106	94	124	127	135	117	99	111	103	112	17
Mělník	25	42	32	18	23	37	47	62	156	98	117	155
Mladá Boleslav	214	299	342	343	395	350	580	682	799	861	922	794
Nymburk	8	18	15	18	16	19	22	20	17	23	33	39
Praha-východ	80	83	101	94	136	115	111	155	268	263	299	284
Praha-západ	104	170	122	113	131	108	155	148	108	67	68	90
Příbram	12	15	18	20	24	33	21	31	48	40	25	27
Rakovník	99	146	134	119	101	104	110	78	74	155	86	98

zdroj: www.cnb.cz, vlastní zpracování

Graf 15 Ekonomicky aktivní obyvatelstvo v Kolíně dle ekonomické činnosti v roce 2010 (%)



zdroj: www.risy.cz, vlastní zpracování

Podíl ekonomicky aktivního obyvatelstva dle ekonomické činnosti k roku 2010 uvádí graf 15. Nejvíce ekonomicky aktivních pracovalo v roce 2010 v průmyslu, v kategorii obchod a opravy motorových vozidel, naopak nejméně v zemědělství. Dle registru ekonomických subjektů (RES) bylo v roce 2010 v Kolíně celkem 7503 podnikatelských subjektů. Z toho převážnou část tvořily podniky orientované na obchod, prodej a opravy motorových vozidel a spotřebního zboží, pohostinství a ostatní obchodní služby.

Mezi největší zaměstnavatele v Kolíně patří Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech, s. r. o. zaměstnávající nyní 2414 lidí (v roce 2007 měla 3600 zaměstnanců) a Oblastní nemocnice Kolín, a. s. (v kategorii 1000 – 1499 zaměstnanců). Třetím subjektem zaměstnávajícím v Kolíně nejvíc lidí je firma Ingersoll-Rand Equipment Manufacturing Czech Republic, s. r. o. (v kategorii 500 – 999 zaměstnanců). Přehled dalších významných zaměstnavatelů ve městě k roku 2010 je uveden v tabulce 7.

Tabulka 7 Největší zaměstnavatelé v Kolíně v roce 2010

Společnost	Převažující činnost	Počet zaměstnanců
Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech, s.r.o.	Výroba motorových vozidel a jejich motorů	3000 – 3999
Oblastní nemocnice Kolín, a.s., nemocnice Středočeského kraje	Ústavní zdravotní péče	1000 – 1499
Ingersoll-Rand Equipment Manufacturing Czech Republic s.r.o.	Výroba průmyslových chladicích a klimatizačních zařízení	500 – 999
ALLTUB CENTRAL EUROPE a.s.	Výroba drobných kovových obalů	250 – 499
KOPOS KOLÍN a.s.	Výroba plastových desek, fólií, hadic, trubek a profilů	250 – 499
Lučební závody Draslovka a.s. Kolín	Výroba jiných základních anorganických chemických látek	250 – 499
Obchodní tiskárny, akciová společnost	Výroba kancelářských potřeb z papíru	250 – 499

zdroj: www.risy.cz, vlastní zpracování

Kolín má pověst jednoho z nejzadluženějších měst v České republice. Jeho největším problémem je úvěrové zatížení vzniklé díky výstavbě, zprovoznění průmyslových zón a stavbě bytů pro zaměstnance TPCA. Dluh se pohybuje okolo 1 392 milionů korun; částky, která přibližně odpovídá ročnímu rozpočtu města. Přehled úvěrového zatížení města je vyobrazen v tabulce 8.

Tabulka 8 Úvěrové zatížení Kolína

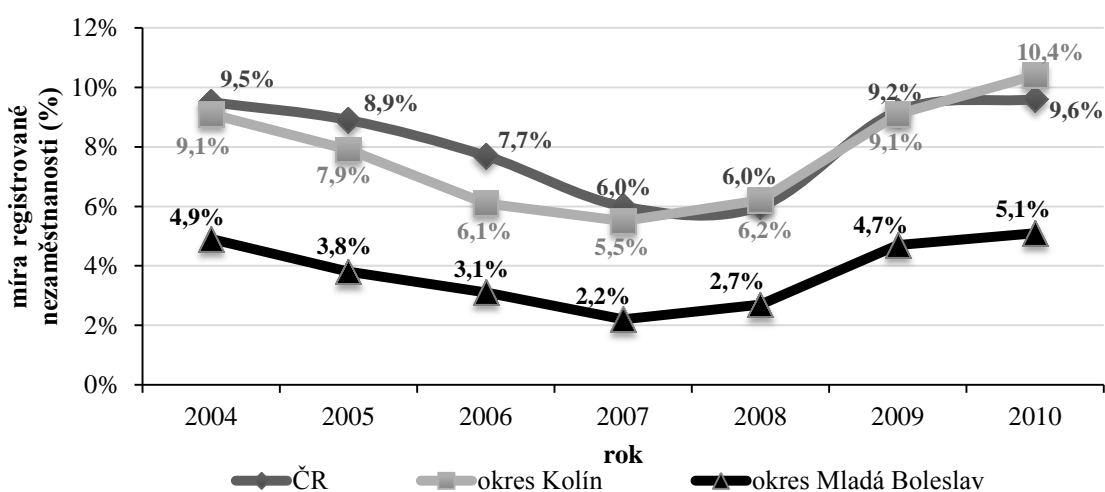
	rok	částka (mil. Kč)	účel
ČS a.s.	2002	50	výkup pozemků
ČSOB a.s.	2003	20	přípravné práce
KB a.s.	2003	150	infrastruktura PZKO
Ministerstvo financí ČR	2001	392	návratná finanční výpomoc, ČOV
ČMRZB	2002	17,9	kanalizace
KB a.s., ČS a.s.	2004	411,5	byty pro TPCA
Raiffeisen Bank	2008	350	byty pro TPCA

zdroj: MÚ Kolín, vlastní zpracování

5.2.4 Trh práce

Situace na trhu práce v ČR je nastíněna v grafu 16. Pro srovnání investic a jejich vlivu na trh práce byl zařazen okres Mladá Boleslav. Jednalo se sice o jiný typ investice, který okresu zajistil na dlouhou dobu jednu z nejnižších nezaměstnaností v ČR, nicméně křivka vývoje míry nezaměstnanosti je zde podobná s republikou i okresem Kolín. Jak ukazuje graf, míra registrované nezaměstnanosti se v okrese Kolín od roku 2004 pohybovala lehce pod úrovní České republiky (v okrese 9,1 %, v České republice se hodnoty blížily 9,5 %). V následujících letech, s největší pravděpodobností kvůli výstavbě strategické průmyslové zóny v Kolíně - Ovčárech a realizaci investičního záměru TPCA nezaměstnanost klesala až do roku 2007. Oživení trhu práce bylo ovšem spíše krátkodobé. Pokles nezaměstnanosti lze pozorovat nejen v okrese Kolín (z 9,1 % na 5,5 %), ale také v České republice (z 9,5 % na 6 %). Z důvodu ekonomické krize se nezaměstnanost v okrese v roce 2010 dostala až na 10,4 %. Ve srovnání s ostatními sledovanými územími se jedná o nejvyšší nárůst.

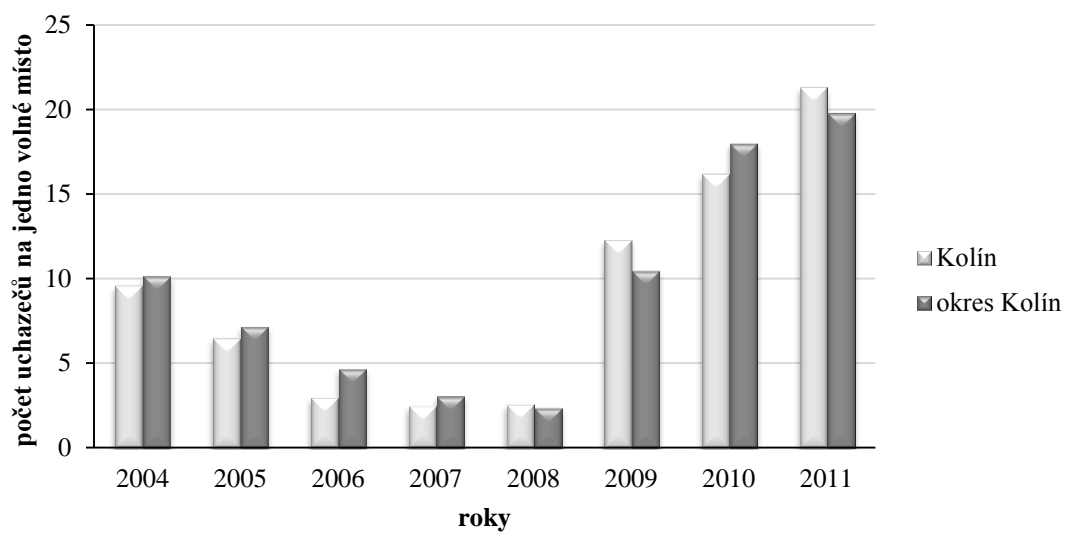
Graf 16 Vývoj míry registrované nezaměstnanosti v okrese Kolín, Mladá Boleslav a v České republice mezi lety 2004 - 2010



zdroj: www.czso.cz, vlastní zpracování

V souvislosti s nárůstem nezaměstnanosti výrazně vzrostl počet uchazečů na jedno volné místo, v roce 2008 připadali v Kolíně na jedno volné místo pouze 2 uchazeči, v roce 2011 to bylo již 22 uchazečů (graf 17). Nárůst počtu uchazečů na jedno volné místo zcela jistě koresponduje se snížením výroby v TPCA. Továrna musela začít propouštět a v návaznosti na to začali propouštět i společnosti s ní spolupracující.

Graf 17 Vývoj počtu uchazečů na jedno volné místo v Kolíně mezi lety 2004 - 2011



zdroj: www.czso.cz, vlastní zpracování

6 Vývoj průmyslové výroby v Kolíně

6.1 Průmyslová výroba v Kolíně do roku 1989

Průmyslová základna Kolína se nezaměřovala pouze na jedno odvětví. První podniky v Kolíně vznikaly od 70. let 19. století a byly orientovány na potravinářství, chemii a polygrafii. Počátkem 20. století došlo k rozšíření chemické a potravinářské výroby a přibýlo ještě strojírenství. V první polovině 20. století ve městě vznikaly podniky zaměřené na elektrotechniku (PROCHÁZKA, 1986).

Ve svých počátcích byla průmyslová výroba spojena především s potravinářstvím. První velkou společností v Kolíně byl Kolínský zámecký pivovar modernizovaný v 1. pol. 19. století. Společně s Měššťanským pivovarem byly v roce 1949 znárodněny pod názvem Polabské pivovary, n. p. Kolín a následně začleněny pod pivovary Popovice, n. p.. Historie pivovaru v Kolíně sahá do roku 1531, kdy jsou o něm první zmínky. Výroba byla zrušena v roce 1987 (ŠRÁMKOVÁ ET AL., 2002).

Další na potravinářský průmysl orientovanou společností byla Kolínská továrna na cikorku. Továrna byla založena v roce 1894, zpočátku se orientovala pouze na výrobu cikorky. V 50. letech minulého století byla znárodněna a stala se součástí firmy Čokoládovny. Pod názvem Sója Kolín zpracovávala sóju a vyráběla polotovary pro další závody. Koncem 90. let vstoupili do Čokoládoven partneři Nestlé a Danone. Továrna byla potřetí přejmenována, tentokrát na Altis, s. r. o., a je jedním z největších zpracovatelů sójových bobů ve Střední Evropě (ALTIS, 2011).

Své postavení si také vydobyla Kolinea, firma zaměřená na výrobu cukrovinek založená v roce 1906. Ve 20. letech minulého století založila pobočku v bulharské Gorne Orjachovici (JOUZA, 1999).

Ve městě došlo k velkému rozvoji cukrovarnictví, v 60. a 70. letech 19. století patřil region Kolínska mezi centra řepařské výroby. Akciový cukrovar vznikl roku 1864. Další, Horského cukrovar, o několik let později (JOUZA, 1999).

Významnými podniky potravinářského průmyslu byly lihovary. Skupina slezských podnikatelů založila v roce 1856 v dnešní Havlíčkově ulici Továrnu na výrobu lihu a drasla. Dalším byl Závod na rafinování lihu, který spustil výrobu v roce 1865. Tyto dvě továrny byly sloučeny v roce 1869 a společně vytvořily Kolínskou akciovou továrnu na výrobu a čištění lihu a drasla. Bezprostředně po válce, v roce 1945

se lihovar stal součástí národního podniku Kolínské lihovary a droždárny, v roce 1958 Spojených lihovarů n. p. Praha. V sedmdesátých letech spadaly pod Středočeskou Frutu Mochov. Roku 1991 vznikl státní podnik Bioferm, lihovar a droždárna Kolín (ŠRÁMKOVÁ ET AL., 2002).

Průmyslově využívanou plodinou se v Kolíně stala také řepka olejná, zpracovávaná v Továrně na lisování a rafinování řepkového oleje s výrobou pokrutin od roku 1857 do roku 1881. Další společnost, Továrna na oleje a umělá hnojiva, byla vystavěná na Zálabí v roce 1885. Zde se vyráběl řepkový olej, pokrutiny a superfosfáty (ŠRÁMKOVÁ ET AL., 2002).

Důležitým oborem v Kolíně se stal chemický průmysl. Akciová továrna na vyrábění umělých hnojiv a lučebnin (dnešní Lučební závody) byla založena v roce 1871 na okraji města na Pražském předměstí. Roku 1907 vzniká další podnik orientovaný na chemickou výrobu, a to Akciová společnost pro zpracování draselných louhů v Kolíně na Kutnohorském předměstí (KRONUS, 1998). Jejím hlavním sortimentem se stal kyanid sodný a draselný, kyanovodík a další produkty. Kyanid sodný se ve velké části vyvážel do jižní Afriky, kde se používal při těžbě zlata louhováním. V období 2. světové války společnost vyráběla také cyklon B, původně insekticid, později jeden z nástrojů genocidy v plynových komorách koncentračních táborů. V 50. letech byla začleněna do Synthesie Pardubice, v polovině 80. let do Lachemy Brno. V roce 1994 vznikla akciová společnost Lučební závody Draslovka Kolín (ŠRÁMKOVÁ ET AL., 2002).

Postupně vzrůstal význam rafinerií a závodů zpracovávajících ropné produkty, oleje a mazadla. Výroba v České akciové společnosti pro rafinování petroleje v Kolíně začala v roce 1901. Roku 1945 se závod stal součástí Rafinerie minerálních olejů Praha, n. p. O osm let později vznikla Kolínská rafinerie minerálních olejů, tzv. Koramo. Závod se v roce 1962 stal součástí Stalinových chemických závodů SČSP v Záluží u Mostu, ale o čtyři roky později došlo k začlenění do Chemopetrolu. Samostatný státní podnik Koramo Kolín fungoval od roku 1990 do roku 1994, od roku 1994 jako akciová společnost. V roce 2003 se Koramo stalo součástí Parama (ŠRÁMKOVÁ ET AL., 2002, PARAMO, 2012).

Počátek strojírenské výroby v Kolíně se váže ke vzniku Továrny na vozy akciové společnosti (1900). Zde se nejdříve vyráběly selské vozy, v roce 1902 se začalo

s výrobou nákladních železničních vagónů. Rok po válce se podnik stal součástí národního podniku Tatra Kopřivnice. V roce 1949 došlo k jeho osamostatnění pod názvem Vagónka Tatra Kolín a následně Strojírny Tatra Kolín. V té době začala výroba parních kotlů a energovlaků. V 60. letech závod spadl pod ČKD Dukla Praha, n. p. Samostatná společnost Strojírny Kolín vznikla v roce 1990. Od roku 2002 vyráběly Strojírny pod akciovou společností Bresson (ŠRÁMKOVÁ ET AL., 2002, BRESSON, 2012).

K významným strojírenským podnikům se řadí Železniční opravny a strojírny. Ty byly otevřeny v 50. letech minulého století. V roce 1992 vznikla privatizací opraven v Kolíně a Nymburce firma Dyko, o 16 let později přejmenována díky změně majitele na Metrans Dyko Rail Repair Shop, s. r. o. (DYKO, 2009).

Od roku 1940 působila na území města Báňská a hutní společnost, a. s. Praha. Roku 1946 byl ve městě založen Strojbal Kolín, součást Spojených závodů smaltoven v Praze. O čtyři roky později pod názvem Obal spadl pod Obal, národní podnik Praha. Roku 1970 došlo k další změně a podnik se stal součástí Strojbalu, výroby potravinářských strojů a obalů v Hradci Králové. Samostatná společnost Strojbal, a. s. fungovala od roku 1993, od roku 1995 pod názvem Cebal, a. s. V rámci Báňské a hutní společnosti byly založeny také Závody na výrobu chladících a potravinářských strojů v Kolíně (pozdější Frigera). Frigera se v roce 1946 zařadila pod Československé kovodělné a strojírenské závody Praha, n. p. Od roku 1990 je akciovou společností (ŠRÁMKOVÁ ET AL., 2002).

Důležitou firmou vyrábějící nejprve izolační trubky a armatury na Kutnohorském předměstí od roku 1926 byla Továrna na káble Bratislava. Na počátku války odkoupil závod Isolit a nedlouho na to se firma začlenila do národního podniku Kablo Bratislava. Poté v roce 1949 vznikla Elektroisola Kolín, od roku 1958 součást Kabla Kladno, n. p. Od roku 1994 společnost vyráběla pod názvem Kopus Kolín, a. s., od roku 2009 potom Kopus Holding (KRONUS, 1998; KOPOS KOLÍN, 2012).

Z hlediska energetiky stojí za zmínku Elektrárna Kolín, která svůj provoz začala v roce 1911. Postupně byla rozšiřována, po znárodnění v roce 1948 se stala součástí Českých energetických závodů. O necelé půlstoletí později vznikla akciová společnost Elektrárna Kolín, která se v roce 2007 stala součástí Dalkia ČR pod novým názvem Dalkia Kolín (DALKIA, 2011).

Do podniků důležitých pro rozvoj města do roku 1989 patří bezesporu Tesla Kolín. Její historie se začíná psát v roce 1919, kdy bratřenci Prchalové zahájili výrobu propojovací kolíků a svírek k telefonickým ústřednám ve společnosti s názvem Elektromechanický závod v Kolíně. Později se k sortimentu přidaly telefonické aparáty, telegrafy a radiové přijímače. V roce 1929 se společníkem závodu stal L. M. Ericsson Stockholm. Pět let na to firma vyráběla pod názvem Prchal Ericsson. V 50. a 60. letech byla součástí n. p. Tesla Praha, Závodů přesného strojírenství Praha a Sdružení telekomunikačních podniků a v období socialismu se stala klíčovým podnikem pro celé Československo. Počet jejích zaměstnanců vzrostl v roce 1989 na 2500, byla největším zaměstnavatelem Kolína. Po roce 1989 se Tesla Kolín stala samostatným podnikem a po roce 1989 zanikla (na její výrobu navázal Elmech, a. s., Elektrotechnik, a.s., Teco, a. s. a Tespon, a.s. (KRONUS, 1998; ŠRÁMKOVÁ ET AL., 2002).

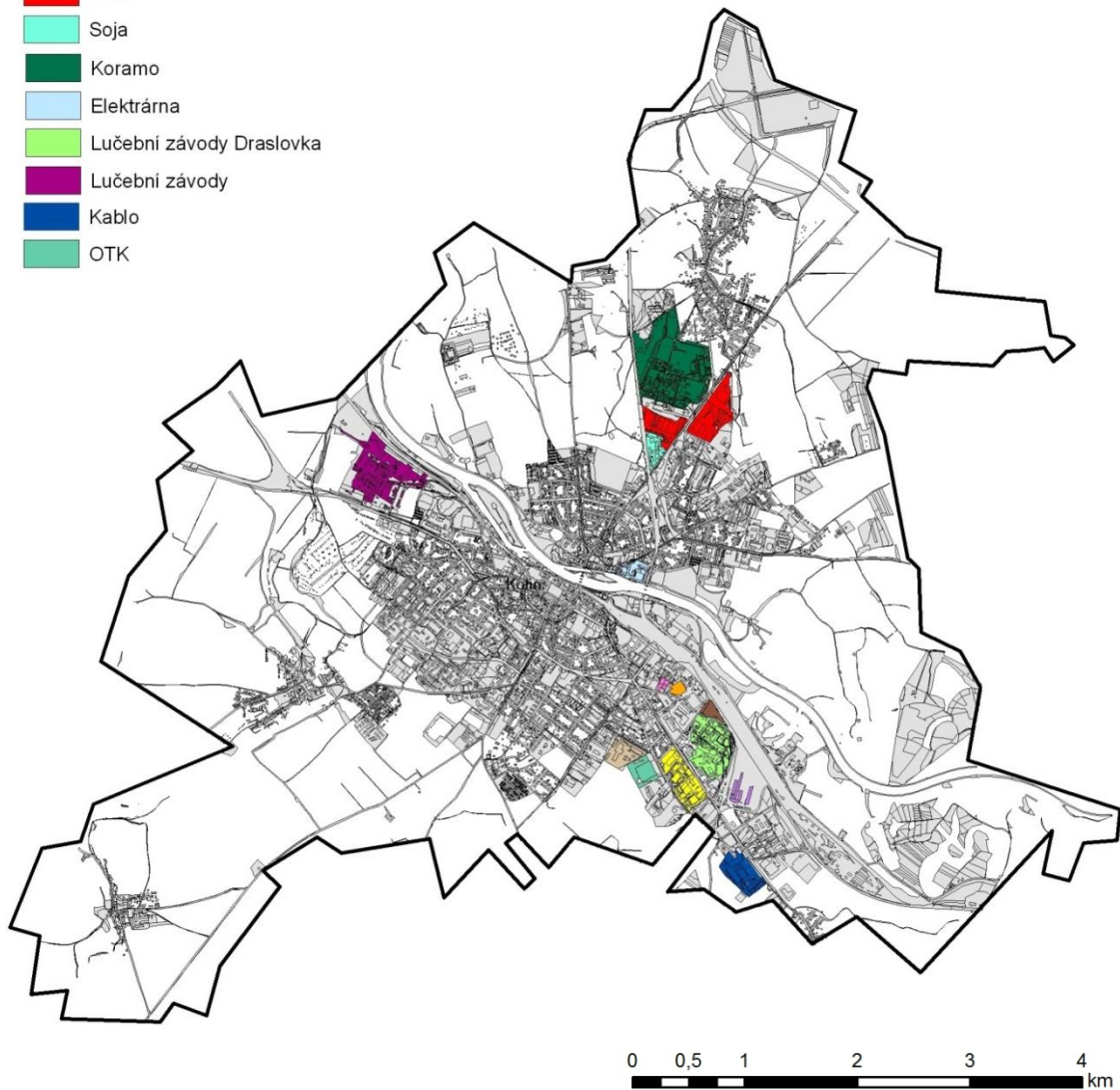
V neposlední řadě si své místo mezi významnými kolínskými podniky zaslouží polygrafický průmysl zastoupený největší společností v Kolíně, Obchodními tiskárnami Kolín. Závod byl založen v roce 1879. Bezprostředně po druhé světové válce vznikl národní podnik Obchodní tiskárny, byl přestěhován z centra města na okraj, do dnešní městské části Kolín IV. Firma se postupně rozrůstala a expandovala na zahraniční trhy. V roce 2006 bylo jako součást OTK Group založeno obchodní zastoupení v Německu, Rumunsku a Rusku (KRONUS, 1998; OBCHODNÍ TISKÁRNY A.S., 2012).

Průmyslová výroba ve městě prošla od poloviny 19. století do roku 1989 velkým vývojem způsobeným strategickou polohou města s velmi dobrými přírodními a dopravními podmínkami. Rozložení průmyslových podniků ve městě v roce 1989 je vyobrazeno na mapě 6.

Mapa 6 Průmyslové podniky v Kolíně v roce 1989

Legenda

	Karborundum		hranice obec Kolín
	Železniční opravy a strojírný		
	Strojbal		
	Frigera		
	Tesla		
	Lihovar Kolín		
	Tatra		
	Soja		
	Koramo		
	Elektrárna		
	Lučební závody Draslovka		
	Lučební závody		
	Kablo		
	OTK		



zdroj: vlastní zpracování, mapový podklad poskytl MÚ Kolín, lokalizace závodů určena s pomocí J. Lévaie

6.2 Průmyslová výroba v Kolíně po roce 1990

Devadesátá léta nebyla pro Kolín z hlediska průmyslové výroby dobrým a prosperujícím obdobím. Dva největší zaměstnavatelé, bývalá Tatra a Tesla, prošly ne

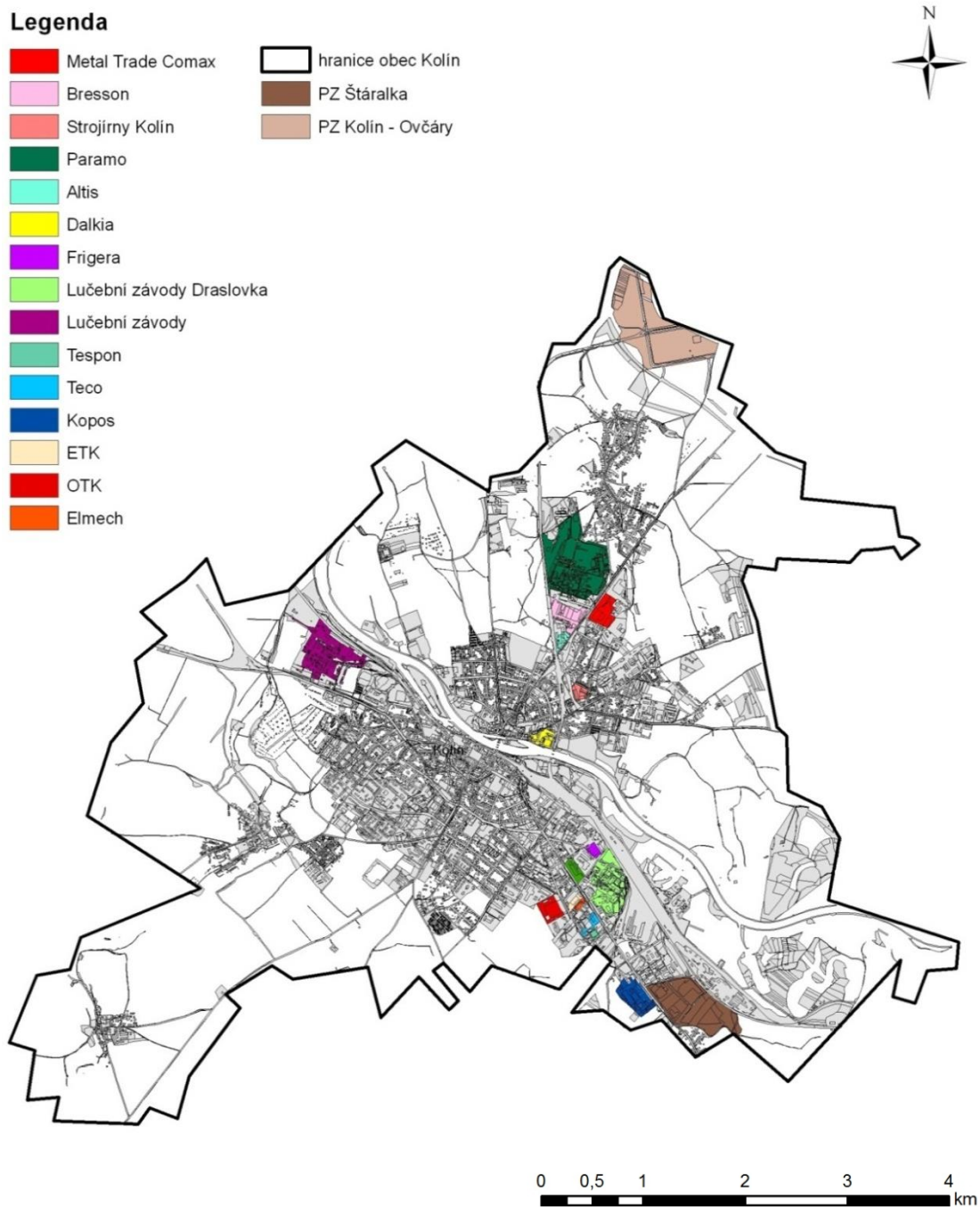
úplně pozitivním vývojem. Největší a historicky významné průmyslové podniky v Kolíně zažívaly svůj největší rozmach do roku 1989. Po roce 1990 byly privatizovány, stávaly se součástí nadnárodních podniků nebo zanikaly a jejich výroba se spíše snižovala, nebo byla nahrazována jinými, menšími společnostmi (MAREČEK, 1994). Ve městě dál fungovaly podniky s dlouholetou tradicí, například Obchodní tiskárny Kolín, Lučební závody Draslovka, Lučební závody, Koramo (dále pod názvem Paramo), Kablo (dále pod názvem Kopus) a Soja (dále pod názvem Altis), i když počet jejich zaměstnanců se snižoval (MAREČEK, 1995).

V některých případech na tradici dřívějších podniků navázaly jiné. Historicky významný podnik Tesla působící v Kolíně od roku 1919 nahradil z části ETK Kolín, a.s. Přesměroval výrobu z telekomunikačních zařízení na výrobu rozváděcích ovladačů, telekomunikační techniky a měřících a řídicích komponentů. V areálu Tesly vznikly další menší firmy, v roce 1993 Teco, a. s. vyrábějící průmyslové řídicí přístroje, nástrojárna Tespon, a. s. vzniklá v roce 1992, Elmech, a. s., založená v roce 1993 a zaměřená na zpracování plechu, plechových dílů, obrábění kovů, ruční a kataforézní lakování a další menší podniky (ELMECH, 2009, TECO, 2009). Do areálu Tatry v Kolíně V. se soustředilo několik podniků. Bresson, a. s. od roku 2002 pokračuje ve výrobě kotlů a zařízení kotelen, Metal Trade Comax, a.s. od roku 2008 zpracovává ocelové a pozinkované plechy (BRESSION, 2012, METAL TRADE COMAX, 2011, ETK, 2011).

Ve městě vznikly také nové společnosti, několik z nich za pomoci zahraničního kapitálu. Jedná se o Alltub Central Europe, s. r. o. se sídlem ve Francii, založený v roce 1995 (do roku 2005 pod názvem Cebal). Alltub vyrábí kovové obaly pro kosmetiku, farmacii a pro průmysl (ALLTUB CENTRAL EUROPE, 2012). Další firmou je Ingersoll Rand Equipment Manufacturing Czech Republic. V Kolíně byla založena v roce 1992 jako dceřiná společnost irského Ingersoll Rand PLC. Vyrábí jednotky přepravního chlazení, klimatizace pro autobusy a lehká kolejová vozidla pod značkou Thermo King a jednotky rezidenčního chlazení pod značkou Trane (INGERSOLL RAND, 2012). Dalším podnikem je japonsko – britský projekt firem Mitsui & Company a William King Limited působící v Kolíně od roku 2004 pod názvem Mi – King, s. r. o. Společnost byla vystavěna v průmyslové zóně na Šťáralce (MI-KING, 2012). Nejvýznamnější společností se zahraničním kapitálem v Kolíně je japonsko – francouzský koncern Toyota Peugeot Citroën Automobile, s. r. o., který zahájil výrobu

v roce 2005 v průmyslové zóně v Kolíně – Ovčáry. Společně s TPCA byly v zóně založeny další podniky, které navazují na její činnost. I tyto podniky mají zahraniční kapitál (Lear, Gefco, Toyota Tsusho Europe a NYK Logistics). Více informací o těchto společnostech je věnováno v následující kapitole věnované kolínským průmyslovým zónám.

Mapa 7 Průmyslové zóny a významné průmyslové zóny v Kolíně v roce 2012



zdroj: mapový podklad z MÚ Kolín, vlastní zpracování, terénní výzkum ve městě

Kromě nových podniků, které se soustředily do areálů bývalých největších zaměstnavatelů Kolína Tesly a Tatry, vznikly podniky úplně nové. Výše byly zmíněny společnosti se zahraničním kapitálem, v Kolíně byly ale založeny také ty s českým kapitálem. Mezi ně patří J. M. Kapa, s. r. o., založená v roce 1994. Zabývá se výrobou plechových výrobků (J. M. KAPA, 2011). Dále lze jmenovat Manag, a. s., firma vyrábějící v Kolíně od roku 1992. Je lokalizována v průmyslové zóně Št'áralka, více informací o ní je zmíněno v kapitole popisující průmyslové zóny ve městě.

Do současnosti poslední největší rozvoj průmyslu v období po roce 1990 nastává v souvislosti s vybudováním průmyslových zón v Kolíně – Ovčárech a na Št'áralce (po roce 2000). Významné průmyslové podniky a průmyslové zóny v Kolíně jsou znázorněny na mapě 7.

6.2.1 Průmyslové zóny v Kolíně

Na území města se nacházejí celkem dvě průmyslové zóny, strategická průmyslová zóna Kolín – Ovčáry a průmyslová zóna Št'áralka.

6.2.1.1 Průmyslová zóna Kolín - Ovčáry

Impulsem pro výstavbu průmyslové zóny v Kolíně byl v roce 2000 záměr bavorského koncernu BMW postavit nový závod ve střední Evropě. Tento závod měl být dokončen v roce 2004. Na poptávku BMW odpověděla kromě Kolína další města ČR, Německa, Francie, Slovenska, Polska a Maďarska. V užším výběru zůstal Kolín, francouzský Arras, a německá města Schwerin, Lipsko a Augsburg (KALÁB, 2004).

Kolín nabízel strategickou polohu s výborným napojením vodní, železniční a dálniční dopravy, plochu 370 hektarů a výhodné podmínky. Z této celkové plochy na území obcí Kolín a Ovčáry, v katastrálním území Ovčár a Sendražic u Kolína se vymezila část o 293 hektarech pro realizaci investičních záměrů a další plochy pro komunikace, inženýrské sítě, retenční nádrž, čističku odpadních vod apod. (RAKUŠAN, 2012).

BMW si pro svou novou továrnu patrně z politických důvodů a předchozích špatných zkušeností s továrnami mimo Německo vybralo Lipsko (KALÁB, 2004). Kolínu tak nezbylo, než hledat nového investora. Zásadním problémem bylo, že v souvislosti s přislíbenou investicí BMW neměl Kolín připravenou v podstatě žádnou marketingovou strategii a projekt průmyslové zóny se ocitl na mrtvém bodě. Město

spoléhalo na investici BMW, orientovalo se zejména na přípravu pozemků pro koncern, který měl zabrat celou průmyslovou zónu a vybudovat nedaleko Kolína oblast podobnou areálu Škoda v Mladé Boleslavi (HERELOVÁ, 2002).

Jedním z pozdějších plánů na využití průmyslové zóny byla výstavba fotovoltaiické elektrárny. Tento plán nebyl přijat Ministerstvem průmyslu ČR. V roce 2002 o průmyslovou zónu projevil zájem konsorcium Toyota/PSA Peugeot Citroën, a přislíbilo zahájení výroby na rok 2005 (RAKUŠAN, 2012). Dle Srholcovy metodiky se jedná o investici do podniku pod zahraniční kontrolou, factory vyhledávající (vývozně orientovanou), vystavěnou jako greenfield, z hlediska specializace mateřské firmy vertikální přímou zahraniční investicí (s produktovou specializací).

Na podporu realizace průmyslové zóny v Ovčárech vláda přijala celkem tři usnesení (č. 708/2001, č. 66/2002 a č. 421/2002). Nejvýznamnějším z těchto usnesení bylo usnesení č. 708/2001, na jehož základě vyňal Pozemkový fond České republiky státní pozemky a převedl je do vlastnictví města Kolín. Dalším bodem tohoto usnesení byla garance na poskytnutí dotace až do výše 500 milionů korun. Tato dotace měla pokrýt náklady spojené s výstavbou a přípravou zóny pro budoucího investora (HERELOVÁ, 2001).

Dle informací získaných na Odboru regionálního rozvoje a územního plánování se celkové náklady na vybudování průmyslové zóny vyšplhaly 3 063,4 milionů korun. Město Kolín z vlastních zdrojů určilo na výstavbu průmyslové zóny 777,7 milionů korun. Další peníze na výstavbu se podařilo získat v podobě dotací, úvěrů a investic nefinančních subjektů (TICHÝ, 2012).

V průmyslové zóně působí pět společností (jejich přehled je v tabulce 9). Prozatím v zóně zůstává 110 hektarů nevyužitých. Nejdůležitější společností na území PZKO je společnost TPCA. Firma provozuje svou činnost na 124 hektarech. Kromě TPCA se na území průmyslové zóny nachází další společnosti orientované na služby pro automobilku. V současnosti se Kolín snaží o snížení průmyslové výroby ve městě prodejem volných pozemků v průmyslové zóně, a docílit tak přesunu výroby z města do průmyslové zóny. To se prozatím podařilo pouze v případě společnosti Ingersoll, která plánuje přesun své výroby do prostor průmyslové zóny (RAKUŠAN, 2012).

Tabulka 9 Obsazení průmyslové zóny v Kolíně - Ovčárech v roce 2010

Firma	Rozloha (ha)	Počet zaměstnanců	Investice (mil. Kč)
Toyota Peugeot Citroen Automobile Czech, s.r.o.	124	3 226	18 700
Lear Corporation Czech, s.r.o.	4,9	241	339
Gefco Česká republika, s.ro.	24,7	187	492
Toyota Tsusho Europe, S.A.	7,5	71	172
NYK Logistic, s.ro.	10,4	420	426
Celkem	171,5 ha	4 145	20 129

zdroj: Rakušan, 2012

Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech, s. r. o. (obrázek 1) vznikla roku 2002 jako joint venture⁷ společností Toyota Motor Corporation (Japonsko) a PSA Peugeot Citroën (Francie). Svou výrobu zahájila 28. února v roce 2005 na ploše 124 hektarů. Pro realizaci své činnosti na území průmyslové zóny investovala společnost 1,3 miliardy euro. Z této částky bylo použito 650 milionů na vývoj nových modelů automobilů, 400 milionů na nákup technologií, 170 milionů na nákup strojů a pro samotnou výstavbu závodu bylo využito 80 milionů (TPCA, 2012).

Obrázek 1 Areál TPCA



zdroj: vlastní fotodokumentace, březen 2013

⁷ forma spolupráce dvou či více podniků nebo organizací s cílem spojit zkušenosti a společně prosperovat

V současné době zde pracuje necelých 2500 zaměstnanců. TPCA je orientována na export, 99 % vyrobených vozů je exportováno, a to zejména do západní Evropy. V České republice je prodáváno asi 1 %. Díly na výrobu automobilů pochází z 80 % z České Republiky. Společnost TPCA se snaží o ekologickou výrobu, získala certifikaci BAT (Best Available Techniques) a mezinárodní certifikát EN ISO 14001:2004. Při budování zóny určené původně pro BMW muselo město vykoupit velkou část zemědělské půdy a celkově narušilo prostředí v okolí díky velké intenzitě kamionové i osobní automobilové dopravy. Továrna má vlastní čističku odpadních vod (TPCA, 2012).

Společnost Lear Corporation Czech, s. r. o. realizuje svou činnost na necelých 5 hektarech průmyslové zóny, je dceřinou firmou Lear Corporation pocházející z USA. Jedná se o společnost s návaznou činností na TPCA. Vyrábí pro automobilku autosedačky (LEAR CORPORATION, 2012). Gefco, An Astec Industries Co., je původem z USA. V průmyslové zóně provozuje svou činnost na 24,7 hektarech. Jejím hlavním úkolem je zabezpečení logistických toků pro TPCA, zároveň funguje jako mezisklad a distribuční centrum (GEFCO ČR, 2009). Toyota Tsusho Europe, S. A. je součástí společnosti Toyota Tsusho Corporation sídlící v Japonsku. Na území průmyslové zóny působí na 7,4 hektarech. Její hlavní činností je shromažďování, třídění a případně další využívání odpadu produkovaného TPCA (TOYOTA TSUSHO EUROPE, 2008). Nyk Logistics je partnerskou společností japonské Yusen Logistics. Na území průmyslové zóny zabírá 10,4 hektarů. Slouží jako logistické centrum určené pro skladování a distribuci přepravků, palet, výrobních dílů, pro zajištění dodávek a jako parkoviště tahačů, přívěsů a návěsů (YUSEN LOGISTICS, 2012).

6.2.1.1.1 Řízený rozhovor o vzájemných vztazích mezi největším investorem PZ Kolín - Ovčáry, TPCA a městem Kolín

Součástí této diplomové práce je řízený rozhovor se starostou města a s tiskovým mluvčím TPCA, Mgr. Radkem Kňavou. Rozhovor je zaměřen na zjištění vztahů mezi městem a TPCA.

Otázky pro Mgr. et Bc. Víta Rakušana:

- 1) S určitým časovým odstupem - jak hodnotíte vstup TPCA do Kolína?
- 2) Naplnila investice Vaše očekávání?
- 3) Jak město udržuje vztahy s továrnou?

- 4) Jaké hlavní negativní dopady dle Vás měla investice na město?
- 5) Jaké hlavní pozitivní dopady dle Vás měla investice na město?

Vstup TPCA do města Kolín přinesl dle jeho slov mnoho nového. Mgr. et Bc. Vít Rakušan zdůraznil, že investice je pro město stále relativně nová a tak zhodnocení toho, zda se jedná o jednoznačně výhodnou či nevýhodnou investici přenechává na později. TPCA bylo od počátku vnímáno jako „náhradní investice“. Obyvatelé i zastupitelstvo Kolína se těšili na původní investiční záměr německého koncernu BMW, který by byl České republice mentálně a kulturně bližší. Spoléhalo také na velké ekonomické oživení regionu města, jeho celkovou kultivaci. BMW tu navíc nemělo postavit pouze závod s montovnou, ale zároveň i technologické centrum. Když nakonec německý koncern odřekl, projekt průmyslové zóny se ocitl na mrtvém bodě. Vše se vyřešilo až s nabídkou TPCA zde investovat.

Město se snaží o udržování navzájem dobrých vztahů s TPCA, zejména z toho důvodu, aby zde společnost zůstala a město tak neztratilo svého největšího zaměstnavatele a podporovatele regionu. Napomáhá společnosti se sžitím se s regionem a vytváření vhodných podmínek pro její další rozvoj. Jedním z největších přínosů TPCA je grantový program Partnerství pro Kolínsko, který ovšem není zaměřen pouze na samotné město, ale na obce v okruhu 30 kilometrů.

Mezi hlavní pozitivní dopady starosta Kolína zahrnuje jednoznačně podporu trhu práce. Zájem lidí pracovat v TPCA plyne především z relativně vysokého nástupního platu a ostatní zaměstnavatelé se tomu musí pokusit vyrovnat. Jako další pozitivum, které přinesla společnost je možnost dalšího rozvoje města a zisků a objevení nových potencionálních investorů v důsledku zvýšení kupní síly.

Jako hlavní negativní dopad vidí starosta města sociální dopady. Nejvýznamnějším je nárůst kriminality, v současnosti se kriminalita ve městě pohybuje v nadprůměrných hodnotách. Nezanedbatelným sociálním dopadem je dle něj vznik ghett zaměstnanců TPCA v lokalitách U Kasáren a Vodárna. V důsledku výroby just – in – time se také výrazně zvýšila dopravní zátěž města, která město trápila ještě před realizací investičního záměru. Za negativum považuje problematickou situaci kolem výstavby bytů pro TPCA. Jednak proto, že městu způsobila vysoké zadlužení a také proto, že lokality, kde byly byty vystavěny, se nachází na opačné straně města než továrna.

Druhým rozhovorem s Radkem Kňavou, tiskovým mluvčím TPCA, se autor pokusil o získání pohledu na vzájemné vztahy a důvěru ze strany automobilky. Otázky byly následující:

- 1) S určitým časovým odstupem – jak hodnotíte vstup TPCA do Kolína?
- 2) Naplnila se očekávání ohledně vzájemné spolupráce?
- 3) Setkala se společnost TPCA v minulost s nějakými problémy ve vzájemné spolupráci s městem?
- 4) Podpora Kolínska ze strany TPCA je na velmi dobré úrovni, ale jak samotné město podporuje vzájemné vztahy a spolupráci s TPCA?
- 5) Jaká jsou Vaše očekávání v rozvoji vzájemných vztahů a spolupráce do budoucnosti?

První otázkou bylo hodnocení vstupu TPCA do kolínského regionu a zda pan Kňava považuje tehdejší připravenost města na realizaci investičního záměru takového rozsahu za dostatečnou. V případě připravenosti města zdůrazňuje fakt, že podnikatelská ani nepodnikatelská sféra naplno nevyužila všech možností pro získání maximálního užitku z investice. Celkově se pro Kolín jednalo o investici převyšující standartní možnosti města.

Z hlediska očekávání investora ohledně vzájemné spolupráce mezi továrnou a městem se vyjadřuje zejména k přehnaným očekáváním ze strany Kolína týkajících se podpory lokálního prostředí. Zpočátku mělo jak město, tak TPCA rozdílný styl práce a komunikace, a to mělo za následek několik nedorozumění, jež se projevila ve vztazích zástupců regionu s vedením automobilky. Zároveň ale zdůrazňuje fakt, že zejména v posledních dvou letech se situace významně mění a spolupráce se rozšiřuje. Postupně dochází k reálnému partnerství a nikoli jen k postoji, který by se dal nazvat „nataženou rukou“ bez ochoty rozkrývat efektivitu využívání prostředků pro dobročinné projekty.

Dalším probíraným tématem v souvislosti se vzájemnými vztahy bylo vytyčení vybraných problémů, se kterými se museli zástupci vedení města a TPCA potýkat. V tomto případě poukazuje tiskový mluvčí na počátky investice. Investiční pobídkou pro tuto investici byla výstavba bytů pro zaměstnance továrny, která sebou přinesla ne jeden problém.

V souvislosti s otázkou spolupráce a vzájemných vztahů se nabízel otázka ohledně podpory TPCA ze strany města. V tomto případě pan Kňava zdůrazňuje korektní jednání města. Navzdory tomu, že má Kolín přístup k neveřejným informacím o automobilce, tyto informace nepředává třetím osobám, čímž dobré vztahy jednoznačně podporuje.

Poslední probíranou problematikou se staly vyhlídky a očekávání v rozvoji vzájemných vztahů a spolupráce do budoucna. TPCA očekává bližší kooperaci a společné plánování dalšího rozvoje Kolínska. Dle slov pana Kňavy může automobilka pomoci s přenosem know-how ohledně efektivit procesů. Na druhou stranu město Kolín může pozitivně ovlivňovat dobré jméno firmy a tím přispívat k lepšímu postavení automobilky na trhu.

Na základě rozhovorů se starostou města a tiskovým mluvčím TPCA lze soudit, že vzájemné vztahy mezi městem a továrnou jsou vesměs pozitivní. Město se prozatím zdráhá učinit závěry o tom, zdali investice byla pro město prospěšná či ne. Kolín měl na počátku spolupráce snad až přehnaná očekávání ohledně svého rozvoje, proto občas docházelo k nedorozuměním. Za nejproblematictější situaci oba dotazovaní označili byty pro továrnu. Jinak lze říci, že se obě strany snaží o dobré vztahy s cílem utvářet vhodné podmínky pro další rozvoj města a jeho okolí.

6.2.1.2 Průmyslová zóna Šťáralka

Současně s návrhem na vybudování strategické průmyslové zóny v Kolíně – Ovčárech se město rozhodlo pro zřízení ještě jedné, menší zóny. Ta byla určena do prostoru východní části města, tzv. Šťáralky. Šťáralka je součástí části Kolína IV., oblasti, ve které převažuje průmyslová výroba. Město pro tuto zónu vymezilo území o velikosti 20 hektarů. Do územního plánu byla zahrnuta v roce 2000. Vývoj na Šťáralce neznamenal pro město takový přínos jako v případě strategické průmyslové zóny v Kolíně – Ovčárech. Do konce roku 2004 byly zřízeny inženýrské sítě a pozemky se začaly nabízet potencionálním investorům (HERELOVÁ, 2005).

Zóna sestává z celkem pěti pozemků. Tyto pozemky se sice podařilo rozprodat, ale dodnes na území Šťáralky provozují svou činnost pouze tři společnosti. Samotný prodej navíc provázela aféra s prodejem posledních deseti hektarů, které prodal tehdejší místostarosta Roman Petrásek (ODS) značně pod cenou. Namísto znalcem odhadnutých

41 milionů zaplatil poslední investor, stavební firma Coss Praha pouze 15 milionů (ČTK, 2012a).

Šťáralka je sice vedena jako průmyslová zóna, nicméně se zde soustředí spíše střední a menší výrobní podniky. Mezi podniky fungující na území zóny patří Manag, a. s. Společnost začala provozovat svou činnost v nové továrně v roce 2009 a zaměřuje se na výrobu a servis systémů detekce plynu, nevýbušných zařízení, rozvaděčů, kamerových a bezpečnostních systémů. V roce 2010 zaměstnávala 50 lidí (MANAG, 2009). Další firmou je dceřinná společnost Emerson Climate Technologies, Alco Controls, s. r. o. Alco se zabývá se výrobou elektrických strojů, přístrojů a prvků chladírenské a klimatizační techniky a v roce 2010 zaměstnávalo 207 lidí (EMERSON ELECTRIC CO, 2012). Poslední společností, která již na území zóny začala vyrábět je Mi-King, s. r. o. - Steel Service Centre. V Kolíně působí od roku 2005. Specializuje se na příčné a podélné dělení ocelového materiálu pro automobilový a spotřební průmysl a na všeobecné strojírenství. Počet zaměstnanců Mi-King, s. r. o. byl v roce 2010 92 (MI-KING, 2012).

Původně měly pozemky v zóně zakoupené i další společnosti, například Teco a Systemprint Drescher. Ty ale nakonec své pozemky prodaly Managu. Na výše zbývajících 10 hektarech, které zakoupil Coss Praha, prozatím nebylo vybudováno nic a v současnosti není jasné, jak bude s územím nakládáno dále (SEHNOUTKA, 2013).

Jednoznačným problémem malé průmyslové zóny na Šťáralce je odkoupených, ale nevyužitých 10 hektarů ve vlastnictví Coss Praha (obrázek 2). Za pozitivum lze označit fakt, že zóna městu prozatím přinesla necelých 350 nových pracovních míst. Porovnání s velkou zónou v Kolíně - Ovčárech není úplně dobře možné. Jednak kvůli velikostem zón a hlavně kvůli tomu, že Šťáralka nemá investora srovnatelného s TPCA, s. r. o.

Obrázek 2 Pozemek prodaný společnosti Coss Praha v průmyslové zóně Št'áralka



zdroj: vlastní fotodokumentace, březen 2013

7 Vývoj města Kolína a jeho prostorové struktury

7.1 Strategická a územně plánovací dokumentace v Kolíně

O strategickém plánování na území města Kolín lze hovořit od roku 2008. Město se zapojilo do Integrovaného operačního programu, který je cílen na rozvoj měst. V roce 2008 město schválilo Integrovaný plán města na období 2008 – 2015 (plán byl aktualizován v roce 2012). Tento plán určuje čtyři prioritní oblasti, kterými by se město mělo v budoucím rozvoji zabývat. Tyto oblasti jsou dostupnost a mobilita, přitažlivé město, sociální integrace a životní prostředí. V rámci prioritních oblastí bylo vymezeno několik specifických cílů a opatření. Přehled těchto cílů a opatření uvádí tabulka 10.

Tabulka 10 Prioritní oblasti dalšího rozvoje města vymezené Integrovaným plánem města Kolín

Prioritní oblast	Specifický cíl	Opatření
Dostupnost a mobilita	zlepšování stavu dopravy ve městě	generel dopravy zlepšování dopravy v klidu zlepšení stavu komunikací
	zvýšení bezpečnosti a výkonu a kvality veřejné dopravy	výstavba autobusového nádraží zlepšování podmínek pro cyklistickou dopravu
Přitažlivé město	zvýšení kvality zón bydlení a veřejných služeb	rekonstrukce Jiráskova náměstí rekonstrukce Husova náměstí optimalizace ČOV a na ní navazující investice dokončení kanalizace v PZ Kolíně - Ovčáry dokončení systému veřejného osvětlení infrastruktura pro nové lokality bydlení
	ochrana a obnova památek	rekonstrukce kolínského zámku rekonstrukce kostela Sv. Bartoloměje
	zlepšení image pro rozvoj cestovního ruchu	kultivování labských břehů funkční marketingová koncepce cestovního ruchu rekonstrukce vodárenské věže
	zlepšení kvality infrastruktury pro kulturu, volný čas nebo cestovní ruch	revitalizace budovy divadla rekonstrukce kina rekonstrukce Městského společenského domu rekonstrukce sportovních zařízení rekonstrukce dětských hřišť koncepte a realizace hřišť, parků a sportovišť
Sociální integrace	zlepšení podmínek pro podnikání ve městě	podnikatelský inkubátor
	doplnění kapacit a zvýšení kvality vzdělávací infrastruktury všech stupňů	rozšíření kapacity mateřských škol zlepšení technického stavu a estetického vzhledu mateřských škol zlepšení technického stavu a estetického vzhledu základních škol

Životní prostředí	zlepšení infrastruktury v oblasti sociálních služeb	zvýšení kapacity a zlepšení kvality sociálních služeb poskytovaných pro seniory
		rekonstrukce a rozšíření kapacity Ubytovny pro osoby bez přístřeší včetně zahrady
		zlepšení úrovně sociálních zařízení ve městě
	zlepšení bezbariérovosti města	zajištění bezbariérových vstupů do veřejných budov
	infrastruktura pro začlenění znevýhodněných skupin obyvatel na trh práce a do společnosti	vznik zařízení podporující znevýhodněné skupiny obyvatel
	protipovodňová opatření	protipovodňová opatření
	zlepšení kvality urbánní zeleně ve městě	obnova parků a veřejných prostranství
		lesopark Borky
	realizace projektů na snížení energetické náročnosti provozu budov a zařízení v majetku města	zlepšení tepelně technických vlastností školních zařízení
		zlepšení tepelně energetických vlastností mimoškolních zařízení
		zvýšení kvality urbanizované krajiny
		Územní plán – aktualizace – 4. změna

zdroj: Integrovaný plán rozvoje města Kolín 2008 - 2015

Kromě Integrovaného plánu rozvoje města řeší Kolín svůj další rozvoj prostřednictvím několika dalších dokumentů. Jedná se o Regulační plán historického jádra města z roku 2005, Komunitní plánování sociálních služeb města a Generel cyklistických tras a cyklostezek z roku 2008.

S tvorbou územně plánovací dokumentace v Kolíně se začalo počátkem 20. století. Tuto dokumentaci se bohužel s výjimkou Regulačního plánu Kolína z roku 1900 nepodařilo získat na Městském úřadě, Stavebním úřadě ani ve Státním okresním archivu v Kolíně. O plánovací dokumentaci se autorovi podařilo najít alespoň záznamy v archivních pramenech. Prvním plánem určujícím budoucí vývoj města je výše zmiňovaný Regulační plán Kolína z roku 1900, jehož autorem je Bedřich Pek.⁸ Pek již v roce 1900 předpokládal relativně správný vývoj bytové zástavby města směrem na jih a jihozápad do pozdějšího Kutnohorského, Kouřimského, Štítarského a Pražského předměstí.

Po Pekovi byl pověřen vytvořením Ideového základního upravovacího plánu Vladimír Zákrejs. Zákrejs předal plán v roce 1923, tento plán je považován za

⁸ plán k dispozici na státním okresním archivu v Kolíně

rozhodující pro další rozvoj města (NOVOTNÝ, 2010). Ve svém plánu vymezil zóny bydlení, průmyslu, zábavy, plochy městského vybavení a dopravní plochy, parky a zeleň (ZÁKREJS, 1925).

Dalším významným architektem určujícím rozvoj města byl Vladimír Wallenfels, který se zaměřil na rozvoj Zálabí (JIČÍNSKÝ, 1935). Ve svém plánu schváleném v roce 1927 se pokusil o přeměnu Zálabského předměstí, snažil se mu dát nový a moderní charakter; nicméně jeho návrh nebyl realizován (HRŠEL, 1934).

K dalšímu určení rozvoje města byl přizván Jaroslav Fragner, který pro město pracoval v letech 1939 – 1950. Kromě Regulačního plánu Kolína z roku 1941 je autorem Upravovacího plánu města Kolína pro roky 1939 – 1946, ve kterém upravil Zálabí, sídliště před nádražím, Kutnohorské předměstí, Pražské předměstí a přístavní oblast. Soustředil se na zástavbu Kolína zdevastovaného druhou světovou válkou. Snažil se o koncentraci průmyslu v Kolíně, tento jeho návrh se ovšem neshledal s vřelým přijetím. Tehdejší městská rada dala přednost dekoncentraci průmyslových objektů (zejména kvůli finančním možnostem – levnější bylo dle jejich názoru stavět podniky na stejných místech, kde již dříve byly). Součástí jeho upravovacího plánu je návrh velké průmyslové zóny. Fragner předpokládal, že do roku 2000 bude mít Kolín 80 000 obyvatel, proto vytvořil funkční zóny (bydlení, průmyslu, administrativy a kultury) propojené nově vybudovanou sítí radiálně okružných komunikací. Mezi jeho realizované projekty v Kolíně patří elektrárna Esso, administrativní středisko Tatry a dělnická kolonie u Štítar (NOVOTNÝ, 2010). Už v plánu Ing. Sixty z roku 1948 se objevila myšlenka na obchvat Kolína, který byl uveden do provozu až o více než 60 let později, přičemž dnešní podoba obchvatu je téměř identická se Sixtovým návrhem (MRZÍLEK, 1966).

Informace o územně plánovací dokumentaci mezi lety 1950 – 2000 jsou pouze kusé, kvůli chybějící územně plánovací dokumentaci. Autor získal zde zmíněné informace v kronikách města. V roce 1960 byl schválen nový Směrný územní plán, který přesně vymezoval plochy pro průmyslovou, bytovou a rekreační výstavbu a stanovil směry dopravy (MRZÍLEK, 1965). Další, jehož autorem byl akademický architekt Valenta, potom pod názvem Směrný územní plán s výhledem do roku 2000 vznikl v roce 1976. Mimo jiné byla součástí tohoto plánu výstavba třetího mostu přes Labe. Zahrnoval vlastní město Kolín, Štítary, Šťáralku, Tři dvory, Sendražice, Hluboký

důl a Hradištko (BÖHM, 1976). Následující územní plán byl vytvořen Krajským projektovým ústavem v roce 1986 a po několika úpravách a změnách schválen v roce 1992. Tento plán se snažil o nalezení nových pozemků vhodných pro výstavbu rodinných domků. Tuto výstavbu, která by mohla čítat bezmála 100 domků, přesunul z předměstí a vnitřních prostor města na jeho okraj, do Štítar, Sendražic a Zibohlav (PROCHÁZKA, 1986). V důsledku plánu na výstavbu jaderné elektrárny Tetov město ještě v roce 1990 předpokládalo svůj velký rozvoj, do tohoto územního plánu zahrnuje stavbu necelých 2000 bytů a dalších budov občanské vybavenosti (nemocnice, domov důchodců, kulturní dům, apod.). Tyto kroky ale nakonec nebyly realizovány, před schválením plánu z něj byly vyňaty (BÍLÁ, NEŘOLDOVÁ, 1993). Zásadní změnou oproti předchozí plánovací dokumentaci byl fakt, že plán z roku 1992 předpokládal další výstavbu bytů, ale ne již paneláků (MAREČEK, 1994). Poslední změna tohoto územního plánu byla provedena v roce 1998, kdy vedení města pospíchalo na přidání průmyslových zón a k nim potřebné infrastruktury. Vypracování nového územního plánu bylo teprve v počátcích, tak změna byla provedena ještě do starého územního plánu platného do roku 2000 (SKÁLA, 2012).

Územní plán z roku 2002 je výtvořem Ing. Arch. Jany Mejsnarové. V plánu byly vyobrazeny prognózy do let 2010 a 2020. Plán prošel celkem třemi změnami, které se týkaly úprav pro další bytovou zástavbu a rozšíření obytné zóny. Nejdůležitější je určení lokality U Vodárny na výstavbu 560 bytů a lokality Kasárna na výstavbu 291 bytů a vybudování potřebných komunikací. Tyto byty byly součástí ujednání mezi TPCA a městem (EKOLOGICKÝ PRÁVNÍ SERVIS, 2004). Díky úpravám komunikací k TPCA a předpokládanému snížení dopravy byla u Veltrubské silnice vymezena nová lokalita k zástavbě rodinných domů, tzv. Splálenka. Zásadní je také finální podoba obchvatu kolem města. Dále se do změn zahrnuje výstavba obslužné zóny na Štítarské silnici a U Kasáren (SKÁLA, 2012).

Současný územní plán města Kolín byl schválen v roce 2011. Autorem tohoto plánu je Ing. Arch. Pavel Krolák. Stejně jako plán z roku 2002 vymezuje nové možnosti bytové zástavby (v Zibohlavech, Štítarech, Štítarském předměstí, lokality na Splálence, Na Vinici a v Sendražicích). Počítá s další zástavbou ve volných prostorách u Vodárny, na Výfuku a na Štítarském předměstí (vymezuje plochy středněpodlažního a nízkopodlažního bydlení společně s obslužnými plochami). V plánu je samozřejmě zahrnut i návrh na vybudování příslušných komunikací. Společně s uvedením obchvatu

Kolína do provozu vyvstává otázka možností využití ploch kolem něj. Tyto možnosti plán nezahrnuje.

7.2 Vývoj Kolína od druhé poloviny 19. století

7.2.1 Období mezi lety 1869 - 1910

Podmínky pro vznik, rozvoj města a prosperitu průmyslových podniků vytvořila doprava (více o dopravě v kapitole 5.2.2). V tomto období dochází k založení významných kolínských továren, které lákají obyvatelstvo z okolí. Mezi tyto továrny patří Kolínský cukrovar založený v roce 1864, Společnost na výrobu lihu a drasla, Akciová továrna na vyrábění umělých hnojiv a lučebnin v roce 1871, Obchodní tiskárny (POTŮČEK, 1900, JOUZA, 1999, ŠRÁMKOVÁ ET AL., 2002) a další menší. Původní průmyslovou základnu města, kterou tvořil potravinářský, polygrafický a chemický průmysl, doplnilo počátkem 20. století ještě strojírenství a elektrotechnika. Z podniků založených v této době lze jmenovat Českou akciovou společnost pro rafinování petroleje, Akciovou společnost pro zpracování draselných louhů, Továrnu na vozy akciové společnosti, Teslu Kolín, Kablo a Frigeru (JOUZA, 1999).

V důsledku otevírání podniků přicházeli do města noví obyvatelé. Výstavba domů pro nově přistěhovalé se v té době soustředila na Zálabské, Pražské, Kutnohorské a Kouřimské předměstí. Na Kutnohorském předměstí se nacházely rodinné domy především v bezprostřední blízkosti náměstí. Podél železniční tratě vznikaly průmyslové podniky, do svých areálů postupně stavěly železniční vlečky. Na Kouřimském předměstí podél silnic, zejména podél dnešní silnice II/125, pomalu rostly vilové čtvrtě (POTŮČEK, 1900).

7.2.2 Období mezi lety 1910 - 1950

Historické prameny neposkytují údaje do roku 1918, údaje o výstavbě a rozvoji města pochází až z roku 1918. O dalším rozvoji města, který by měl být z finančních důvodů směřován spíše do výšky, než do šířky, se ve své publikaci zmiňuje Prágr (PRÁGR, 1918).⁹

Začátek významnější bytové výstavby se soustředil na oblast Na Hradbách, kde počátkem 20. let minulého století vznikaly činžovní domy, v Borkách se stavěly rodinné

⁹ uvádí, že další rozrůstání města do šířky by bylo finančně nákladné kvůli potřebě růstu kanalizační, vodovodní, dopravní, elektrické sítě a sítě veřejného osvětlení

domy. Docházelo k „zahušťování“ města na předměstích (ulice Okružní a U Hřiště na Zálabí). Domy v zázemí města nahrazovaly staré budovy, vznikaly vilové čtvrtě. Ve druhé polovině 20. let se k výstavbě Na Hradbách (Kolín I.) přidala výstavba v ulici Horského v Kolíně V. (STRAKA, 1938). Zvláštní místo mají ve 20. letech tzv. dělnické kolonie Raškovec a Habeš (v jiné literatuře také Mexiko, obrázek 3) postavené pro podniky Tatra, Frigera a Strojbal; továrny Báňské a hutní společnosti (KRONUS, 1998).

Obrázek 3 Dělnická kolonie Raškovec ve 40. letech 20. století



zdroj: Kolínsko v novém tisíciletí

K největšímu nárůstu výstavby domů došlo mezi roky 1921 – 1930, od roku 1900 do roku 1950 počet domů a bytů vzrostl o 2166 (HISTORICKÝ LEXIKON OBCÍ 1869 – 2005), což lze dle autorova názoru přičíst rozvoji průmyslu a přibývání pracovních míst v továrnách.

Změnami prošla dopravní infrastruktura ve městě. Na počátku 20. let vzniklo nákladní nádraží na dráze Kolín – Čerčany. Docházelo ke zpevňování silnic a vytváření nových komunikací stavěných díky rostoucí bytové zástavbě. Významným počinem v dopravě ve městě bylo vybudování Masarykova mostu v roce 1927. Vznikla silnice Na patnácti kopách, další z nového mostu kolem lázní k nádraží, další ke Starému Kolínu a silnice kolem hřbitova přes trať Severozápadní dráhy do Sendražic. V této

době začínají na území města působit první linky městské autobusové dopravy, které dopravují zaměstnance do továren (STRAKA, 1939).

Ve třicátých letech převládá nadšení z pozitivního vývoje města, na základě čehož vznikají optimistické, v některých případech naprosto nerealizovatelné prognózy o dalším vývoji města. V té době byla plánována výstavba Dunajsko – Labského průplavu a v Kolíně vznikl nápad na stavbu přístavu mezinárodního významu s napojením na námořní přístaviště (HLAVÁČEK, 1929). Tyto ideály byly zmařeny v důsledku hospodářské krize a krachu obecních financí v roce 1935 (ŠTROBL, 2000). Oproti dvacátým letům šlo tedy spíš ve třicátých letech o období stagnace ve výstavbě a rozvoji města.

Město bylo ve čtyřicátých letech jako důležité dopravní a průmyslové centrum Čech cílem celkem čtyř náletů. Nálety zdevastovaly areál Korama, Draslovky, Kolínské továrny na cikorku, Akciové továrny na vozy a Koliney. Nálety zničily velkou část Zálabí (ulice Zličská, Sadová, Písečná, Veltrubská, Oldřišská, Okružní, Ovčárecká, Horského, Jablonského, Raisova a Brankovická) a nemalou část Sendražic. Poškozeny byly i silniční komunikace: Kolín - Starý Kolín, Kolín – Veltruby, Kolín – Ovčáry, Kolín – Jihlava, Masarykův most; železnice: Kolín – Praha, Kolín - Velký Osek (JOUZA, PLANEC, 2007). V roce 1945 bylo zasaženo i nádraží. Po skončení války se uvažovalo o další podobě města. Tehdejší architekt města, Jaroslav Fragner, přišel s nápadem na koncentraci průmyslu do zóny. Bohužel, z finančních důvodů nebylo jeho návrhu vyhověno - představitelé města předpokládali, že výstavba továren na jejich původních lokacích vyjde levněji a navíc také věřili, že pokračování v dekoncentraci průmyslových továren ve městě zkomplikuje další případné útoky (NOVOTNÝ, 2010).

Válečné období se na Kolíně zásadně podepsalo. Němci prohlásili Kolín za opevněné město, důležité objekty v Kolíně byly podminovány a připraveny k vyhození do vzduchu. Největší kolínské podniky byly sice velmi poškozené, ale výrobu v nich se podařilo rychle obnovit (ještě v roce 1945 výrobu zahájilo Koramo, Tatra, Strojbal a Frigera, v roce 1947 potom Draslovka). Obnova zničených průmyslových podniků a domů a základního chodu města byla upřednostněna před další výstavbou (PROCHÁZKA, 1986).

7.2.3 Socialistické období

Začátek druhé poloviny 20. století byl ve znamení velkého rozrůstání Kolína. Závody postupně navyšovaly svou výrobu a potřebovaly stále více zaměstnanců. V této době nevznikaly nové závody, spíše se rozrůstaly ty tradiční. Růst největších podniků sledovaný na základě počtu zaměstnanců mezi lety 1947 – 1989 uvádí tabulka 11.

Tabulka 11 Počet zaměstnanců nejvýznamnějších kolínských podniků mezi lety 1947 - 1989

Podnik	Rok			
	1947	1961	1970	1989
Tesla	915	2146	2385	2561
Tatra	800	2273	2420	2109
Frigera	424	1033	1075	1158
Kablo	117	737	653	521
OTK	513	556	728	953
Lučební závody	624	1136	1275	1164
Koramo	730	871	836	815

zdroj: Kronika města Kolín 1989

V roce 1952 začala výstavba sídliště v Kolíně II. (WIMBERSKÝ, 1957). Výstavba byla rozdělená celkem do jedenácti etap, z nichž poslední se podařilo dokončit v devadesátých letech. Během 50. let došlo k realizaci I. a II. etapy sídliště (ulice Míru, Na Magistrále, Alšova, Bachmačská, Budovatelů a nové sídliště). Koncem 50. let se rozvíjela družstevní výstavba, kterou započaly závody Tatra, Koramo (Veltrubská a Zličská ulice), Lučební závody, Československé dráhy (Dukelských hrdinů a Tovární ulice) a Isol (MRZÍLEK, 1960). Padlo rozhodnutí na likvidaci nevzhledných dělnických kolonií Habeš a Raškovec. Na jejich místě byly vystaveny nové domy (WIMBERSKÝ, 1957).

Počátkem šedesátých let probíhalo dokončování první a druhé etapy sídliště (druhá etapa sídliště byla směřována k nemocnici). Další zástavbu tvořily družstevní byty (MRZÍLEK, 1965). S postupným rozrůstáním města bylo třeba upravit dopravní infrastrukturu. Významným počinem bylo vybudování komunikace nádraží – sídliště,

stavba nadjezdu, obvodové komunikace kolem sídliště, silnice Kolín – Plaňany, silnice na sídlišti, a další (MRZÍLEK, 1965 – 1969). Ve městě přibýlo mezi lety 1950 a 1970 více než 6000 obyvatel (dle Historického lexikonu obcí 1869 - 2005). S přibýváním obyvatel se stále výrazněji projevoval problém s kanalizační a vodovodní sítí. Výstavba kanalizace probíhala od roku 1927, splašková voda byla do té doby odváděna do Labe. V roce 1964 byl postaven vodojem za nemocnicí, na Zálabí a v Lučebních závodech. Zcela nový vodovod se začal stavět v roce 1968 (MRZÍLEK, 1969).

Kolín dál rostl a rozvíjel se také v sedmdesátých letech. Dalšími etapami pokračovala zástavba na sídlištích. Společně se soustředěnou výstavbou na sídlišti vzrůstal počet nových rodinných domků (PROCHÁZKA, 1972). Podniky se podílely na výstavbě obytných bloků, škol, zdravotnických a rekreačních zařízení ve městě. V sedmdesátých letech došlo k zástavbě v Kolíně IV. (Polepská ulice), ukončení desáté etapy sídliště (ulice Pražská, Kmochova, Jaselská, Žižkova, Voskresenská) a zahájení etapy jedenácté (MRZÍLEK, 1978, 1979). Desátá etapa výstavby sídliště zahrnovala také zástavbu Čechových sadů. V sadech dříve stávaly vily, které byly zchátralé, takže se město rozhodlo je zbourat a na jejich místě postavit nové vícepodlažní domy. Rozmáhala se snaha o další rodinné domy, tuto snahu ale omezoval nedostatek volných ploch (MRZÍLEK, 1977).

Pro rozrůstající se město bylo třeba provést i v sedmdesátých letech změny v silniční síti. Vznikla spojovací silnice I/38 s Pražskou ulicí, silnice na Uhlířské Janovice a Červené Pečky (MRZÍLEK, 1965), komunikace k Plaveckému stadionu a při silnici na Polepy letiště (MRZÍLEK, 1980).

Do roku 1989 ještě pořád stoupal počet zaměstnanců největších kolínských továren a společně s tím i další výstavba ve městě a jeho rozvoj. Nové byty a domy se stavěly v Kolíně IV. (Havlíčková, Vrchlického a Jeronýmova a U Jána v ulicích Jaselská – Polepská ulice – silnice na Červené Pečky a Žižkova, v Kolíně II. (Mostní ulice, Rimavské Soboty) na Zálabském předmostí (Antonína Kaliny, Podskalská, u kina, lékárny a hřiště Kalcovka) a Kolíně III. (Kouřimská ulice, Dobrovského, Na Bělidle, Polepská). Charakteristickým rysem pro zástavbu nových panelových domů bylo zahušťování volného prostoru mezi již vzniklými domy (například u nemocnice). Dalším rysem tohoto období je postupné opožďování se stavbou způsobené územní nepřipraveností pro výstavbu (ještě nebyl dokončen vodovod, kanalizace a inženýrské

sítě). Individuální výstavba v samotném městě nebyla nijak zásadní, rodinné domky rostly zejména ve Štítarech a Sendražicích (PROCHÁZKA, 1980 – 1989). Následné zpomalování výstavby v dalších letech a celkové zpomalení rozvoje ve městě s největší pravděpodobností korespondovalo se snižováním výroby v průmyslových podnicích.

I v osmdesátých letech nastaly v Kolíně významné změny v dopravní a technické infrastruktuře. Byl vybudován další přivaděč pitné vody z Kutné Hory (PROCHÁZKA, 1984). Mezi důležité počiny v dopravní infrastruktuře je možné zahrnout úpravu silnice I/38 z dvouprouté na čtyřproutou a zahájení výstavby dalšího přemostění Labe (PROCHÁZKA, 1987).

7.2.4 Období po roce 1990

Vývoj po roce 1990 v Kolíně nebyl ve svých začátcích úplně nejpříznivější. V této době se ukázalo, že jeho rozvoj je závislý na jeho velkých průmyslových továrnách (vývoj průmyslu po roce 1990 je popsán v kapitole 6.2).

Dlouholetá orientace na průmyslovou výrobu a neustálé zvětšování závodů způsobilo to, že se město ocitlo ve špatném stavu. Posledních 40 let orientovaných na rozvoj související s průmyslem nechalo na městě těžko smazatelné stopy (kanalizace ústící do Labe, velká nevzhledná sídliště, ekologické zátěže továren, apod.). Počátkem 90. let se průmysl pro město stal spíše problémem než zdrojem zisků a rozvoje (BÍLÁ, NEŘOLDOVÁ, 1991). Situaci životního prostředí je v kronice z roku 1991 popsáno takto: „*Životní prostředí v Kolíně je velmi narušeno. Tento nepříznivý stav jest zapříčiněn kritickým znečišťováním povrchních i podzemních vod, negativními účinky dopravy, havarijní situací v likvidaci tuhého, zejména průmyslového odpadu a velmi narušenou ekologickou stabilitou krajiny. Největší podíl na znečišťování ovzduší mají Kolínská elektrárna, Lučební závody a Koramo.*“ (BÍLÁ, NEŘOLDOVÁ, 1991, str. 40)

Rozvoj města v 90. letech nebyl až tak výrazný. Prameny z let 1990 – 1999 neuvádí žádnou zásadnější bytovou výstavbu, pouze byty v Kolíně IV. (ulice Havlíčkova, Zengrova a v lokalitě u Jána). Z individuální výstavby probíhala zástavba ve Štítarech a Sendražicích a Zibohlavech (MAREČEK, 1994). Další domy byly plánované do lokality u Jána, ovšem už nemělo jít o paneláky (MAREČEK, 1993). Koncem 90. let ve městě začínají růst obchodní domy - Penny market v Opletkách, Billa na sídlišti, Kaufland a později další (HERELOVÁ, 1999 a HERELOVÁ, 2000). Síť silnic se v tomto období prakticky nezměnila, byla vybudována přípojka silnice

II/328 na nový most, křižovatky na Masarykově ulici byly přestavěny na kruhové objezdy. Významným počinem v technické infrastruktuře byla plynofikace Štítar a Sendražic a vybudování ČOV v roce 1998 (HERELOVÁ, 1999).

Novým impulzem pro Kolín se stala průmyslová zóna Štáralka a strategická průmyslová zóna Kolín – Ovčáry. Zóny byly vneseny do územního plánu z roku 1992 v roce 1998 (SKÁLA, 2012). Průmyslové zóny si vyžádaly úpravy komunikací a technické infrastruktury, zanesených do územního plánu schváleného v roce 2002. Jednalo se o potřebné prvky technické (inženýrské sítě, vlastní ČOV, retenční nádrž) a dopravní infrastruktury v samotných zónách (železniční vlečka k TPCA, rekonstrukce silnice II/125 a její křižovatky se silnicí II/328 a následně vytvoření přípojky na dálnici D11 a úprava komunikací na Štáralce). Zlepšení pro přetíženou dopravní situaci ve městě přineslo zprovoznění obchvatu silnice I/38 v prosinci roku 2012 plánovaného již v minulém století. Právě jeho dlouhodobé plánování se jeví jako problém. Plán obchvatu je starý již několik desítek let, bohužel, při jeho výstavbě nebyla brána v potaz stavba průmyslové zóny na severu města.

TPCA, s. r. o., jako největší investor ve strategické průmyslové zóně si kladl v usnesení podmínku na výstavbu bytů pro své zaměstnance (EKOLOGICKÝ PRÁVNÍ SERVIS, 2004). Tyto byty byly vystavěny v lokalitách U Vodárny a Kasárna.

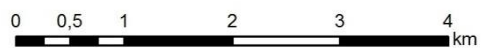
Počátkem 21. století se proměnily ve větší míře okraje města, kde vznikaly prvky rezidenční i komerční suburbanizace. Rezidenční suburbanizace se projevila ve Štítarech (ulice Bratří Blechů, Na Výsluní, Radovesnická a Na Stráni a Za Dvorem), v Sendražicích (ulice K Veltrubům, Ke sportovišti, K Ovčárům, Lesní a při silnici na Ovčáry) a částečně v Kolíně (lokalita Spálenka, Na Vinici). Komerční suburbanizace zasáhla sever (strategická průmyslová zóna Kolín – Ovčáry), jihovýchod (průmyslová zóna na Štáralce), západ (OBI, Tesco, Lidl, Mountfield, Jamall) a jih města (Penny Market, Kaufland, Kik a Electroworld při silnici na Štítary).

7.3 Vývoj funkční prostorové struktury v jednotlivých částech města

V této kapitole jsou zkoumány jednotlivé části města Kolín I. – VI. a přilehlé obce spadající pod město, Štítary, Zibohlavý, Sendražice a Štáralka (části znázorněny na mapě 8, funkční zonace zastavěných ploch na mapě 9). Cílem této podkapitoly je postihnoutí nejzásadnějších procesů, které vedly k rozvoji nebo změnám ve funkční prostorové struktuře města.

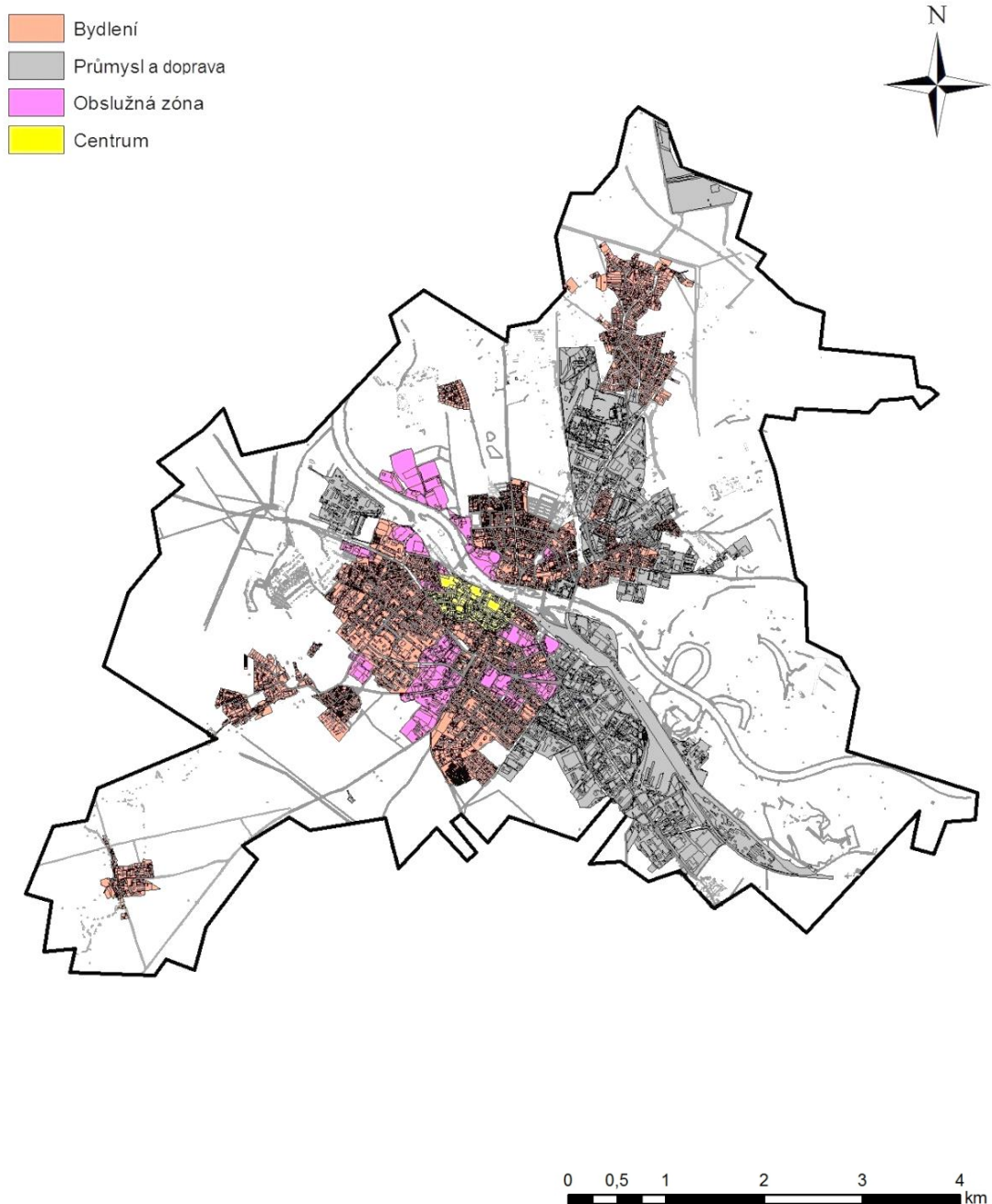
Mapa 8 Části města Kolín

 hranice částí města



zdroj: mapový podklad z MÚ Kolín, vlastní zpracování

Mapa 9 Funkční zonace města Kolín v roce 2011



*zdroj: funkční zonace převzata z Generelu cyklistických tras a cyklostezek,
mapový podklad z MÚ Kolín, vlastní zpracování*

7.3.1 Kolín I.

Kolín I. je prakticky ztotožnitelný s územím, kde stály původní městské hradby. Jedná se o území původního středověkého města a jeho nejbližšího okolí. Kolín pod původním názvem Colonia Nova ad Albim založil Přemysl Otakar II. v polovině 13. století. Vstup do města byl umožněn prostřednictvím 4 městských bran, Kouřimskou,

Horskou, Labskou a Pražskou. Opevnění bylo postupně bouráno v důsledku výstavby železnice (PRÁŠEK, 1957). Stavební rozvoj oblasti nastal v období gotiky, ze kterého pochází chrám Sv. Bartoloměje, baroka a klasicismu (z těchto období pochází dvou až čtyřpodlažní měšťanské domy). Území se vyhýbala řemeslná a pozdější průmyslová výroba, ta byla od počátku umístována až za hradby (ŠRÁMKOVÁ ET AL., 2002).

Dá se říct, že lokalita zůstala bez větších změn, proměnily se pouze aktivity v ní provozované. Zpočátku se jednalo zejména o zónu bydlení, již na počátku 20. století se zde ale začaly soustředit další funkce. Nejdříve to bylo bankovníctví, později se přidaly ostatní služby – kulturní dům, městský úřad, regionální muzeum a muzeum pravěku, knihovna a obchody (PROCHÁZKA, 1986). Postupně se zde soustředily budovy státní správy a samosprávy. Území bylo v roce 1989 vyhlášeno městskou památkovou rezervací. Po roce 1990 došlo k projevům komercializace, začaly se zde soustředit zejména finanční a nákupní aktivity.

7.3.2 Kolín II.

Kolín II. je tvořen Pražským a Kouřimským předměstím. Na severu hraničí s Kolínem V., na jihu se Štítary a Kolínem VI., na východě s Kolínem I. a III. Severní část je určena pro průmyslovou výrobu, obslužnou zónu a z části zónu obytnou, centrální zejména pro obytnou zónu a na jihu se nachází obslužná, sportovně – rekreační a opět obytná zóna. V průmyslové zóně je areál Lučebních závodů, a. s. z konce 19. století. V obslužné zóně na severu se nachází hobbymarket OBI, hypermarket Tesco, Mountfield a Jamall nábytek a další menší podniky, výstavba těchto objektů proběhla po roce 1990. Obytnou zónu tvoří převážně zástavba rodinných a činžovních domů vystavěná východně a jižně od Lučebních závodů, zástavba sídlišť z období 50. – 90. let jižně od ulice Míru a V Břízách a mnohopodlažní zástavba z období po roce 2000 v lokalitách U Vodárny a Kasárna. Na jihu Kolína II. zabírá nemalou část území obslužná zástavba nových marketů při hranici se Štítarským předměstím (Penny Market, Kaufland, Deichmann a Electroworld). Při hranicích s Kolínem III. se nachází sportovně – rekreační zóna zahrnující dopravní hřiště, plavecký bazén Vodní svět Kolín a venkovní koupaliště.

Součástí oblasti byla dříve obec Císařevs (vzniklá koncem 18. století a v 19. století začleněná do města). První větší rozvoj území nastal nejdříve v 70. letech 19. století v souvislosti s výstavbou první velké továrny, dnešních Lučebních závodů, a. s.

Jižně od továrny se začaly stavět vilové domky (PEJŠA, 2013). Asi nejvýznamnějším obdobím, kdy došlo k největšímu rozrůstání Kolína II., bylo období 50. – 90. let. Díky zvětšování průmyslových závodů byla oblast určena pro komplexní bytovou výstavbu (PROCHÁZKA, 1986). Na základě této rozsáhlé bytové výstavby a nárůstu počtu obyvatel vznikla potřeba rozšíření občanské vybavenosti, zejména potřeba rozvoje zástavby veřejných služeb (nejvíce školství a zdravotnictví). Na novém sídlišti byly vybudovány mateřské školy (v ulicích Bachmačská, Bezručova, Rimavské Soboty a Masarykova), k původní ZŠ v Kmochově ulici přibyla druhá Základní škola v ulici Petra Bezruče. V návaznosti na rozvíjející se průmyslovou výrobu vznikly ve městě učňovské školy, a to Učiliště Tesly v Benešově ulici (dnešní SOŠ a SOÚ technické) a Střední odborné učiliště Kolín (dnes Integrovaná střední škola stavební) v Pražské ulici (PROCHÁZKA, 1986).

V období po roce 1989 došlo k rozvoji výrobně obslužné zóny na severu Kolína II., vyrostl zde hypermarket Tesco, hobbymarket OBI, Mountfield, Lídl a další menší obchody. Podobně koncem 90. let a po roce 2000 se rozvíjela obslužná zóna na jihu (Kaufland, Penny Market, Deichmann a Electroworld). V souvislosti s vybudováním průmyslové zóny v Kolíně – Ovčárech a realizace investičního záměru TPCA byla zrekonstruována bývalá kasárna a vzniklo sídliště o 261 bytech, tzv. Kasárna. Druhé sídliště, U Vodárny, vzniklo z téhož důvodu (EKOLOGICKÝ PRÁVNÍ SERVIS, 2004).

7.3.3 Kolín III.

Kolín III. je menší částí města ležící mezi územím Kolína II. a Kolína IV., na sever od Kolína VI. a na jih od Kolína I. Převládá zde obytná zóna místy se mísící s obslužnou. Velkou část území zabírá obytná zóna, ve které převažují rodinné domy a vily. V zástavbě starších domů byla ve 2. polovině 20. století realizována stavba vysokopodlažních domů, současně s ní došlo v oblasti k rozvoji obslužné zóny (stavba základní školy v Lipanské ulici). Při hranicích s Kolínem II. je obslužná zóna, ve které se nachází gymnázium založené již v 19. století a nemocnice.

Oblast se rozvíjela postupně. Zásadnější vývoj nastal koncem 19. století opět v souvislosti s rozšiřováním průmyslové výroby ve městě. V oblasti se nenachází žádné průmyslové podniky, v 19. století zde fungovalo několik cihelen (JOUZA, 1999). Koncem 19. století bylo vystavěno gymnázium a na okraji města poté nová nemocnice

(PROCHÁZKA, 1986). Následoval rozvoj bytové výstavby doplňován za socialismu panelovými domy v Čechových sadech, kde došlo ke zbourání starých rodinných domů. Vysokopodlažní domy vyrostly v Žižkově a Roháčově ulici. Současně s touto zástavbou došlo k rozšíření občanské vybavenosti – ZŠ v Lipanské ulici (PROCHÁZKA, 1986).

Po roce 1989 nenastaly v Kolíně III. výraznější změny. V rámci rozšíření občanské vybavenosti byla vystavěna vedle Čechových sadů Billa a rozšiřován areál nemocnice. Nová zástavba rodinných domů se od 90. let soustředila v lokalitě mezi Žižkovou a ulicí Prokopa Velikého (MAREČEK, 1994).

7.3.4 Kolín IV.

Kolín IV. je rozsáhlou a z funkčního hlediska heterogenní oblastí. Na severu hraničí s Kolínem V., na východě s Kolínem I., III. a se Štítary. Západní část Kolína IV. tvoří převážně obytná zóna a zóna služeb, východní část je převážně průmyslovou a důležitou dopravně – infrastrukturní zónou. Oblast vymezená ulicemi Jaselskou, Dukelských hrdinů, Rorejcovou a Pobřežní je kombinací zóny obytné a služeb, nachází se zde činžovní domy, ale převažují rodinné domy a vily. Obslužná zóna je reprezentována kinem, divadlem, obchodní akademií, střední průmyslovou školou, zvláštní školou a knihovnou Státního okresního archivu. Na jih od Jaselské ulice leží vysokopodlažní zástavba v ulicích Vrchlického, Jeronýmova, Kostnická, Jateční a Vávrova, zbytek zabírají rodinné domy. Jak bylo zmíněno výše, východní část je určena průmyslové výrobě, jedná se o původní průmyslovou část města společně s Kolínem V. a částečně Kolínem II.

Kolín IV. lze považovat za dopravní uzel města. Procházela jím původní císařská silnice vystavěná v polovině 18. století (HLAVAČKA, 1990). V návaznosti na ní se dál rozvíjely ostatní komunikace. V polovině 19. století započala výstavba železnice – trať Praha – Olomouc, později Severozápadní dráha a trať Kolín – Čerčany na počátku 20. století. Pro snadnější přepravu materiálu si postupně závody budovaly do svých areálů vlečky (Draslovka, Bioferm, Kopos, Dyko, Mi-King). V roce 1927 bylo významným počinem v komunikačním napojení města se Zálabským předměstím vybudování Masarykova mostu. Otázka využití Labe pro vodní dopravu se stala aktuální koncem 19. století (řeka nebyla prozatím splavná pro velké lodě). Společně se splavněním Labe se ve čtyřicátých letech začal budovat přístav, ke kterému byla také přivedena železniční vlečka (JOUZA, 1999). Druhé dopravní napojení Zálabí s Kolínem

IV. se uskutečnilo v 90. letech, v této době došlo k rozšíření nejdůležitějšího silničního tahu, silnice I/38, z dvouproutého na čtyřproutý (MAREČEK, 1994). Dopravní komunikace ve městě byly přetížené (více o dopravním zatížení města v kapitole 5.2.2), tomuto zatížení částečně ulevil obchvat města, který byl uveden do provozu koncem roku 2012.

První průmyslová výroba zde vznikla ještě před postavením železnice, v první polovině 19. století, s její výstavbou se pouze potvrdila funkce a směr dalšího vývoje této oblasti. Díky dobré dopravní dostupnosti vyrůstaly první průmyslové podniky Kutnohorského předměstí. V polovině 19. století, společně s výstavbou železnice ve směru Praha – Olomouc, vzrostl potenciál oblasti pro další průmyslovou výrobu, podniky vznikaly podél ní. Jednalo se o následující podniky: Továrna na výrobu lihu a drasla, Závod na rafinování lihu (sloučeny později pod Bioferm), Bayerovy obchodní tiskárny Kolín (dnešní Obchodní tiskárny Kolín), Akciová společnost pro zpracování draselných louhů (dnešní Draslovka), Elektromechanický závod v Kolíně (pozdější Tesla), Továrna na káble Bratislava (dnešní Kopos), Strojbal (pozdější Alltub), Frigera a Železniční opravny a strojírny (současný Metrans Dyko Rail Repair Shop). (JOUZA, 1999)

Růst podniků si vyžádal další výstavbu domů a bytů na západ od průmyslové oblasti. Stavěly se činžovní domy v ulicích Dukelských hrdinů, Třebízkého, Zengrova, Havlíčkova a Tylova; rodinné domy a vily ve 20. a 30. letech. Ze dvacátých a třicátých let pochází také rodinné domy v lokalitě Na patnácti kopách. Novější výstavba pokračovala za socialismu, v prolukách starší zástavby, v ulicích Vrchlického, Jeronýmova, Polepská, Kostnická, Vávrova a Jateční (PROCHÁZKA, 1986).

Rozvoj obslužné zóny je spjat s obdobím socialismu. Jednalo se zejména o rozšíření školství. Na území fungovala nejdříve ZŠ v Kutnohorské ulici (dnes je to základní, mateřská a praktická škola). Postupně v 80. letech proběhla rekonstrukce areálu v ulici Prokopa Velikého (dnešní 3. ZŠ Kolín). V důsledku přibývání obyvatel se zvýšil počet mateřských škol (k jeslím v Tylově ulici a mateřské škole v ulici U křižovatky přibyla mateřská škola v areálu mezi ulicemi Vávrova, Vrchlického a Jeronýmova). Byla založena Odborná hospodářská škola v Havlíčkově ulici (vznikla roku 1924, dnes funguje pod názvem Střední škola obchodní), Živnostenská škola pokračovací v Kutnohorské ulici (od roku 1945), a Střední odborné učiliště spojů v Jaselské ulici (PROCHÁZKA, 1986).

Průmyslový útlum a zánik některých podniků (Tesla) z počátku 90. let vystřídal nástup nových (Ingersoll Rand Equipment, Thermo King, a další). Mezníkem byla výstavba menší průmyslové zóny Šťáralka, do které se postupně soustředily tři společnosti – Manag, Alco Controls a Mi-King. Zásadním pokrokem v rozvoji obslužné zóny bylo vybudování Obchodního centra Futurum v roce 2008 na místě bývalých tiskáren. Tiskárny se v 80. letech přesunuly na okraj města do Plynárenské ulice (KRONUS, 1998). Bytová výstavba v Kolíně IV. nebyla po roce 1989 až tak výrazná, novější rodinné domy na jihu vyrostly po roce 1989, v lokalitě mezi ulicemi Prášková, Roháčova a Vávrova.

7.3.5 Kolín V.

Kolín V., Zálabí se nachází na pravém břehu Labe. Původně se jednalo o územně oddělenou obec Mnichovice, připojena byla roku 1421 (KUČA, 1998). Většinu území zabírá průmyslová výroba, obytné zóny, částečně sem zasahuje zóna služeb. V západní části se nachází rozsáhlý areál sportovišť (fotbalové hřiště, tenisové kurty, volejbalové hřiště, dva atletické stadiony, zimní stadion a další hřiště). Střed a částečně západ zabírá obytná zóna, na západě jinak převažuje průmyslová výroba. V obytné zóně převažují rodinné a řadové domy, vily, činžovní domy a panelové domy na Zálabském předmostí a v Ovčárecké ulici, tzv. Tatrady. V lokalitě Na Vinici a Spálenka se postupně utváří nová obytná zóna.

Počátek růstu této městské části je spjat s průmyslovou výrobou (vznik Horského cukrovaru v 70. letech 19. století). Cukrovar neměl dlouhého trvání, v roce 1911 byla stavba nahrazena elektrárnou. Roku 1894 vznikl první velký podnik, Kolínská továrna na cikorku (pozdější Altis, s. r. o.). K Zálabí se vážou počátky strojírenské výroby v Kolíně, roku 1900 zahájila výrobu Továrna na vozy akciové společnosti, pozdější Tatra a dnešní Bresson. Rok 1901 je spojen se založením České akciové společnosti pro rafinování petroleje v Kolíně, dnešního Parama (JOUZA, 1999, ŠRÁMKOVÁ ET AL., 2002).

Nárůst bytové výstavby byl způsoben zvětšováním zálabských průmyslových závodů a přibýváním pracovních míst (Koramo, Tatra, Kolínská továrna na cikorku). Největším rozvojem prošla v období od roku 1869 do roku 1930 (Kuča uvádí nárůst z původních 141 domů na 976). Za 2. světové války bylo Zálabí zasaženo nálety. Ty proběhly ve 40. letech. Nebyly zničeny pouze průmyslové závody, ale i velká část

obytných domů. Následující období tak bylo věnováno zejména obnově zničených budov (JOUZA, PLAVEC, 2007). Další nová zástavba pokračovala ve větší míře až po roce 1989.

V devadesátých letech se Zálabí rozrůstalo zejména při silnici II/322 ve směru na Pardubice. Vytvořenou oblast lze definovat jako průmyslově – obslužnou zónu, zástavbu, kde se nachází spediční, autoopravárenské, stavební, řemeslné, velkoobchodní, velkoskladové a další střední a menší podniky (KUBEŠ, PERLÍN, 1998, cit. v KUBEŠ, 2009). Další rozvoj oblasti lze pozorovat po roce 2000, v lokalitě na Spálence a Na Vinici vyrůstají rezidenční suburbia.

7.3.6 Kolín VI.

Kolín VI. se řadí mezi nejmenší části města. Na severu hraničí s Kolínem II., na západě se Štítary, na jihu s Kolínem IV. a na východě s Kolínem III. Drtivou většinu území zabírá obytná zóna, ve které převažují vily a rodinné domy. Vznik této městské části je vázán k období mezi I. a II. světovou válkou (MRZÍLEK, 1965).

7.3.7 Sendražice, Štítary, Šťáralka a Zibohlavy

Sendražice, Štítary, Šťáralka a Zibohlavy byly k městu připojeny ve druhé polovině 20. století (PROCHÁZKA, 1986). Původně zde byly pouze obytné plochy, s připojením ke Kolínu se ale do obcí soustředily malé firmy, nadále v nich však převažuje funkce obytných zón. Příliv počtu obyvatel je znázorněn v tabulce 12.

Tabulka 12 Růst počtu obyvatel v Sendražicích, Štítarech, Šťáralce a Zibohlavech mezi lety 1900 - 2011

Obec	1900	1910	1920	1930	1950	1961	1970	1980	1991	2001	2011
Sendražice	776	1050	1151	1450	1504	1624	1559	1401	1360	1371	1448
Štítary	296	361	397	380	301	310	282	340	376	389	551
Zibohlavy	242	257	277	250	216	202	183	179	185	197	217
Šťáralka	-	-	-	-	-	-	149	147	129	110	105

zdroj: Historický lexikon obcí 1869 – 2001, www.czso.cz, vlastní zpracování

Z těchto obcí náležejících ke Kolínu mají významné postavení Sendražice. V jejich katastrálním území leží část průmyslové zóny Kolín – Ovčáry. Nárůst obyvatel

mezi lety 2001 a 2011 nebyl tak výrazný (přibylo 77 obyvatel), ale ze Sendražic se díky blízkosti průmyslové zóny stala nová atraktivní oblast vhodná pro další rozvoj. Potenciál této oblasti však prozatím nebyl nijak využit.

8 Zhodnocení rozvoje města v důsledku velkých investic

8.1 Průmyslové investice

Průmyslové investice se přímo nejvíce dotkly částí Kolín IV., V. a částečně Kolína II. V těchto částech je velký podíl ploch užívaných pro průmyslovou výrobu či skladování. Jejich největší rozvoj je spjat s příchodem průmyslové revoluce a přivedením železnice. V návaznosti na rozšíření možností dopravy se v oblastech začala výrazně rozrůstat průmyslová výroba. Prvním obdobím největšího růstu byla druhá polovina 19. století, základem bylo potravinářství (KRONUS, 1998, JOUZA, 1999, HLAVAČKA, 1990). Se zvyšováním počtu továren ve druhé polovině 19. století narůstal počet pracovních příležitostí v Kolíně a počet obyvatel začal rapidně růst (více v tabulce 13).

Tabulka 13 Růst počtu obyvatel v částech Kolína mezi lety 1845 - 1930

	1845	1880	1900	1921	1930
Vnitřní město a hradby	153	156	157	150	146
Pražské předměstí	45	61	116	239	435
Císařoves	22	26	28	33	35
Předměstí Kouřimské	77	118	152	201	267
Předměstí Kutnohorské	87	157	187	286	417
Předměstí Zálabí	135	205	306	599	976
Štítary	34	40	43	51	68
Sendražice	61	93	117	82	307

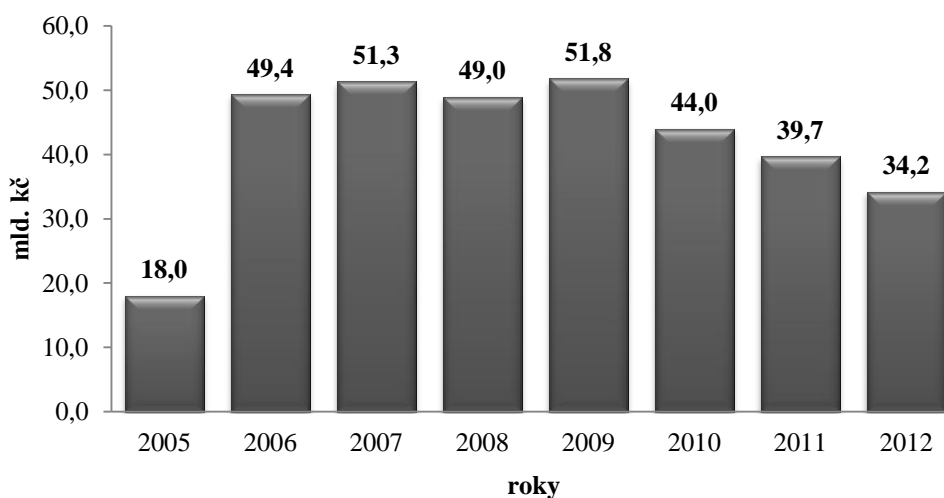
zdroj: Kuča (1998): Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku

Průmyslové plochy rostly postupně, největší z nich vznikaly koncem 19. století a v první polovině 20. století. Za socialismu nepřibývaly nové průmyslové závody, většinou se rozšiřovaly již fungující. Díky jejich prosperitě a zvyšování výroby se město rychle rozvíjelo. Na jeho růstu se podílely i samotné závody. Napomáhaly při výstavbě bytů pro zaměstnance (Tatradomy v Ovčárecké ulici a další), při zvelebování města, výstavbě hřišť, škol a kulturních zařízení. Na druhou stranu, v důsledku zvětšování továren docházelo k zabírání prostoru ve městě, většinou zemědělské půdy. V tomto období se dotvářel celkový ráz města a jeho rozdělení na převážně průmyslový východ a obytný západ. Toto rozdělení bylo víceméně dodržováno (PROCHÁZKA, 1986, ŠRÁMKOVÁ ET AL., 2002).

Po roce 1990 průmyslová výroba tradičních velkých podniků začala upadat, firmy propouštěly, některé podniky zanikly. Začaly vznikat společnosti se zahraničním kapitálem.

Další vývoj města výrazně ovlivnila výstavba průmyslové zóny v Kolíně – Ovčárech a realizace investičního záměru největšího podniku v ní, TPCA. Díky ní se ve městě začaly soustředit podniky orientované na automobilový průmysl. Pro zónu bylo nutné upravit dopravní napojení (vybudování železniční vlečky, úprava komunikace na Ovčáry, budování přípojky na dálnici D11) a dostavět prvky technické infrastruktury (ČOV, retenční nádrž, inženýrské sítě). Zprovoznění zóny mělo na město několik dopadů. Jedním z nejvýraznějších je dopravní zatížení města, které v kapitole 5.2.2 dokazuje analýza sčítání dopravy ve městě za roky 2001, 2005 a 2010. Neméně závažným následkem je ekonomická situace města. Kolín se soustředil výhradně na PZ, investoval velké množství financí nejen do jejího zprovoznění, ale také do bytové výstavby pro zaměstnance TPCA (viz. kapitola 5.2.3) a očekával další rozvoj spojený se zónou (finanční zisky, podporu regionu ze strany továrny a oživení trhu práce). Trh práce se zpočátku oživit podařilo, klesala nezaměstnanost a zvyšovala se platová hladina (CZECHTOURISM (2008), uvádí nárůst průměrného platu v TPCA z původních 10 tisíc korun na 28 tisíc v roce 2008). Ekonomická krize postihla i japonsko-francouzský koncern (viz. graf 18 znázorňující tržby TPCA mezi lety 2005 – 2012). Největší zaměstnavatel ve městě, který měl v roce 2010 více než 3000 zaměstnanců, musel začít propouštět až na současných 2414 (TPCA, 2012).

Graf 18 Tržby TPCA mezi lety 2005 - 2012



zdroj: www.tpca.cz

Z důvodu nepříliš pozitivního vývoje dostala část zaměstnanců nabídku pracovat v závodě PSA v Trnavě. Tuto možnost využilo celkem 200 zaměstnanců TPCA. Celkem 150 zaměstnancům pracujícím na dobu určitou nebyla prodloužena smlouva a dalším 250 vedení nabídlo dobrovolný odchod a odstupné ve výši jednoho až tří průměrných měsíčních mezd (průměrná mzda v roce 2012 byla 28 200 korun). (SEDLÁČKOVÁ, 2012, ČTK, 2012b)

Dopady na město a potažmo na celý Kolínský region ale nebyly pouze negativní. Koncern TPCA od roku 2005 podporuje region prostřednictvím grantového programu Partnerství pro Kolínsko. Jeho cílem je finančně se podílet na trvale udržitelném rozvoji regionu, jeho sociálním a ekonomickém růstu. Pro každý rok jsou vybírány projekty ve vzdálenosti do 30 km od závodu TPCA, které by nejvíce mohly přispět. Mezi tyto projekty jsou následovně rozděleny celkem 4 miliony korun. Program je zaměřen na tři prioritní oblasti rozvoje – životní prostředí, bezpečná doprava a vzájemné soužití. Oblast životní prostředí se zaměřuje na projekty věnované třídění odpadu, využívání obnovitelných zdrojů energie a pečování o přírodní dědictví regionu. Pilíř bezpečná doprava se snaží o identifikaci bezpečnostních dopravních rizik a zvyšování informovanosti veřejnosti o bezpečném chování v dopravě. Oblast vzájemné soužití podporuje projekty usilující o zachování tradic a kultury v regionu a projekty zaměřené na aktivní trávení volného času. Za dobu svého působení finančně pomohlo Partnerství pro Kolínsko k realizaci 145 projektů (od roku 2005 o grant požádalo přes 700 projektů). Automobilka prostřednictvím tohoto programu tak mezi lety 2005 – 2012 rozdala na podporu růstu regionu přes 32 milionů korun (TPCA, 2012).

Malá průmyslová zóna na Štáralce rostla současně se zónou v Kolíně – Ovčárech, ale pozornost jí věnovaná byla o mnoho menší, právě z tohoto důvodu je o ní málo informací. Je sice vedena jako průmyslová zóna, nicméně jsou v ní soustředěny malé a středně velké podniky. Jejím hlavním přínosem je zvýšení počtu pracovních příležitostí v Kolíně.

Po roce 1989 v souvislosti se snižováním výroby a zanikáním některých podniků vyvstala otázka využití starých areálů ve městě. Po společnosti Tatra zbyly velké plochy v Kolíně V. Část z nich využívají průmyslové podniky Bresson, a. s. a Metal Trade Comax, a. s., zbytek vlastní MTC Development Kolín. MTC Development vytvořil z oblasti komerční park o velikosti 11 hektarů a nabízí výrobní, skladové prostory a

pozemky pro průmyslovou a komerční výstavbu (MTC Kolín, 2010). Prostory komerčního parku jsou znázorněny na obrázcích 4 a 5.

Obrázek 4 Budova komerčního parku MTC Kolín



zdroj: vlastní fotodokumentace, březen 2013

Obrázek 5 Část areálu komerčního parku MTC Kolín



zdroj: vlastní fotodokumentace, březen 2013

Z obrázků je patrné, že budovy v areálu prozatím neprošly prakticky žádnými revitalizačními procesy, tudíž nejsou pro budoucí investory až tak atraktivní. Ve městě se nachází ještě jeden areál, v Kolíně IV. Jedná se o území, kde dříve působila Tesla Kolín. Namísto zaniklé Tesly zde v současnosti fungují Teco, a. s., Tespon, a. s., Elmech, a. s. a další menší společnosti (vstup do areálu bývalé kolínské Tesly je na obrázku 6).

Obrázek 6 Vstup do areálu bývalé kolínské Tesly



zdroj: vlastní fotodokumentace, březen 2013

Ve městě se nachází jediný areál, který prošel rekonstrukcí. Jedná se o prostory v Rorejcově ulici v Kolíně IV., které dříve využívaly Obchodní tiskárny Kolín. Ty v osmdesátých letech přemístily svou výrobu na okraj města (KRONUS, 1998). Původní budova tiskáren byla zbořena a na jejím místě vyrostlo v roce 2008 první velké kolínské obchodní centrum, Obchodní centrum Futurum (obrázek 7).

Obrázek 7 Obchodní centrum Futurum Kolín



zdroj: vlastní fotodokumentace, duben 2013

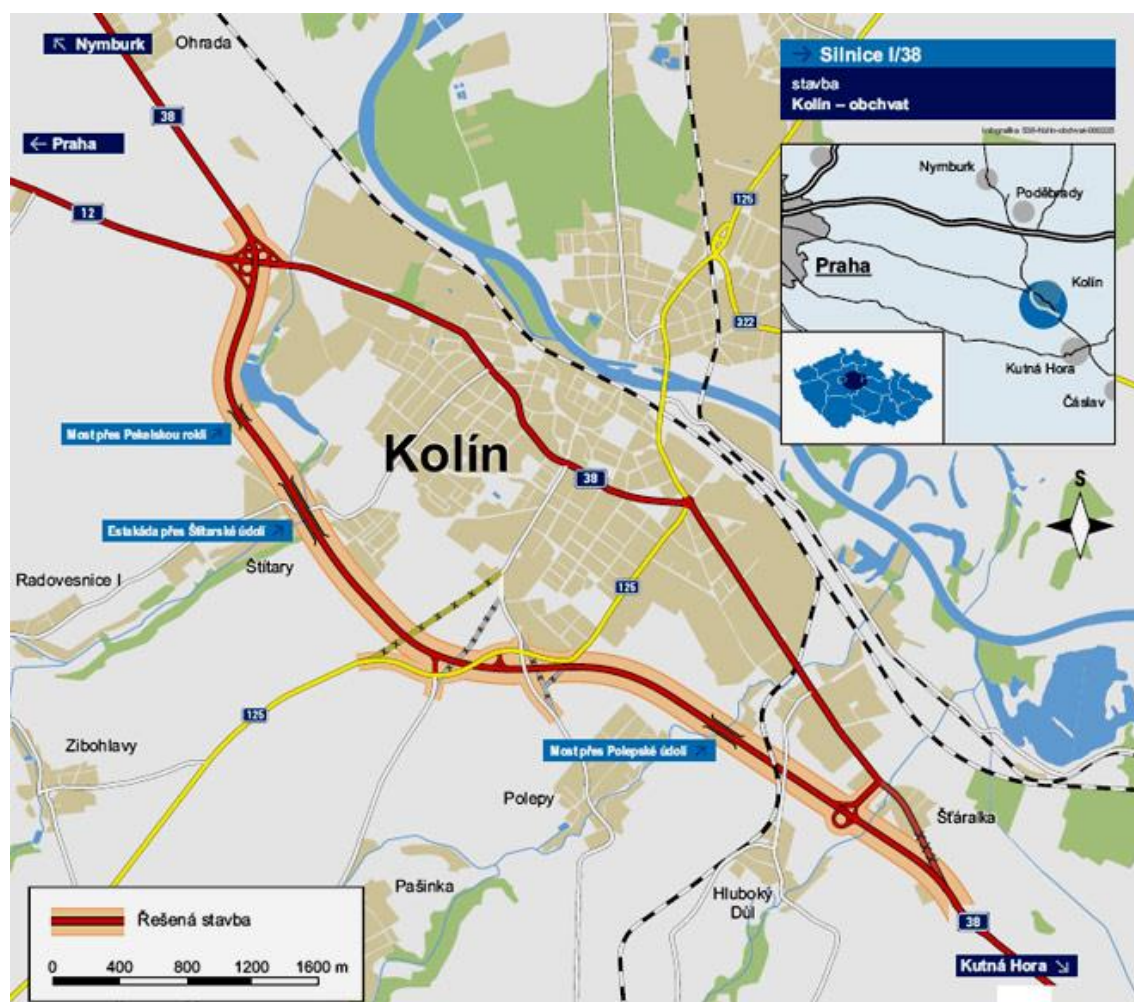
8.2 Investice do dopravy a bydlení

Literární prameny uvádí výborné dopravní napojení Kolína jako nejdůležitější faktor, který způsobil jeho rychlý rozvoj (více o dopravě je popsáno v kapitole 5.2.2). Jeho dopravní dostupnost tak byla dobrá ještě před přivedením železnice. Vylepšování dopravního napojení tak vedlo k většímu zatraktivnění města pro průmyslovou výrobu díky dobrým možnostem přepravy surovin a výrobků.

Další investicí, která napomohla růstu průmyslové výroby a potažmo celkovému rozvoji města, bylo po přivedení železnice splavnění Labe a vybudování přístavu. Regulace toku neměla význam pouze pro nákladní vodní dopravu, ale také pro ochranu před záplavami. Původní plán na výstavbu přístavu byl značně přemrštěný, architekti jej plánovali na více než 20,4 hektarů, měl zasahovat mimo katastrální území obce až do 9 kilometrů vzdálených Libenic. Stavba nakonec ani zdaleka nedosáhla původních plánů, rozloha přístavu dosáhla 5,3 hektarů. Ve druhé polovině 20. století bylo přístavu hojně využíváno zejména pro nákladní dopravu (zejména do Chvaletic a zpět). To trvalo až do roku 1990, poté začal význam přístavu upadat. Jeho další vývoj se orientoval spíše na turistickou dopravu.

Prozatím poslední významnou investicí, která se podepsala na rozvoji města, byla stavba obchvatu silnice I/38 procházející středem města. Obchvat byl plánován již za socialismu, ale jeho budování začalo až po roce 2000 a do provozu byl uveden koncem roku 2012 (FILIP, 2012). Je pravděpodobné, že spuštění obchvatu napomohlo ulehčení dopravy, bohužel zatím nejsou dostupná data, kterými by bylo možné tuto domněnku potvrdit. Problémem obchvatu je fakt, že při jeho plánování (ještě v minulém století) se nepočítalo se vznikem průmyslové zóny na severu města. Dopravě směřující do zóny tak s největší pravděpodobností nijak neulevil (obchvat je znázorněn na mapě 10).

Mapa 10 Obchvat města Kolín



zdroj: www.rsd.cz

Velké investice byly věnovány na bytovou výstavbu. V důsledku rozrůstání průmyslových závodů a přibývání obyvatel došlo k velké investici v oblasti bytové

výstavby, která se nejvíce projevila v Kolíně II., III. a V. Nárůst v letech 1869 až 1921 z 745 bytů a domů na 1805 byl vcelku pozvolný, k největšímu stavebnímu boomeru došlo mezi lety 1921 až 1930. Stavěly se činžovní domy, rodinné domy a vily na Pražském, Kutnohorském, Zálabském a Kouřimském předměstí a v Sendražicích. V meziválečném období vznikla vilová městská část Kolín VI. Podobně velký rozvoj nastal v dalších 20 letech, mezi lety 1921 a 1950 vzrostl počet domů a bytů z 1805 na 3484. V dalších letech začala na předměstích růst sídliště (Pražské předměstí v Kolíně II., Malé sídliště v Kolíně III., U Jána v Kolíně IV. a Zálabské předměstí v Kolíně V.). Sídliště na Pražském předměstí a část sídliště na Kouřimském předměstí pocházející z druhé poloviny 20. století je vyobrazeno na obrázku 8.

Obrázek 8 Sídliště na Pražském a Kouřimském předměstí v Kolíně vystavěné ve druhé polovině 20. století



zdroj: http://kutnohorsky.denik.cz/zpravy_region/pohled_vysky_20101208-30ea.html

Velké investice do výstavby domů a bytů proběhly po roce 2000 v souvislosti s výstavbou průmyslové zóny v Kolíně – Ovčárech a realizací investičního záměru japonsko-francouzského koncernu Toyota Peugeot Citroën Automobile. Pro továrnu bylo vystavěno 851 bytů v lokalitě U Vodárny (Kolín II., za Pražským předměstím, obrázek 9) a Kasárna (Kolín II., obrázek 10).

Obrázek 9 Sídliště U Vodárny v Kolíně vystavěné pro zaměstnance TPCA v roce 2006



zdroj: vlastní fotodokumentace, leden 2013

Obrázek 10 Sídliště Kasárna v Kolíně vystavěné pro zaměstnance TPCA v roce 2006

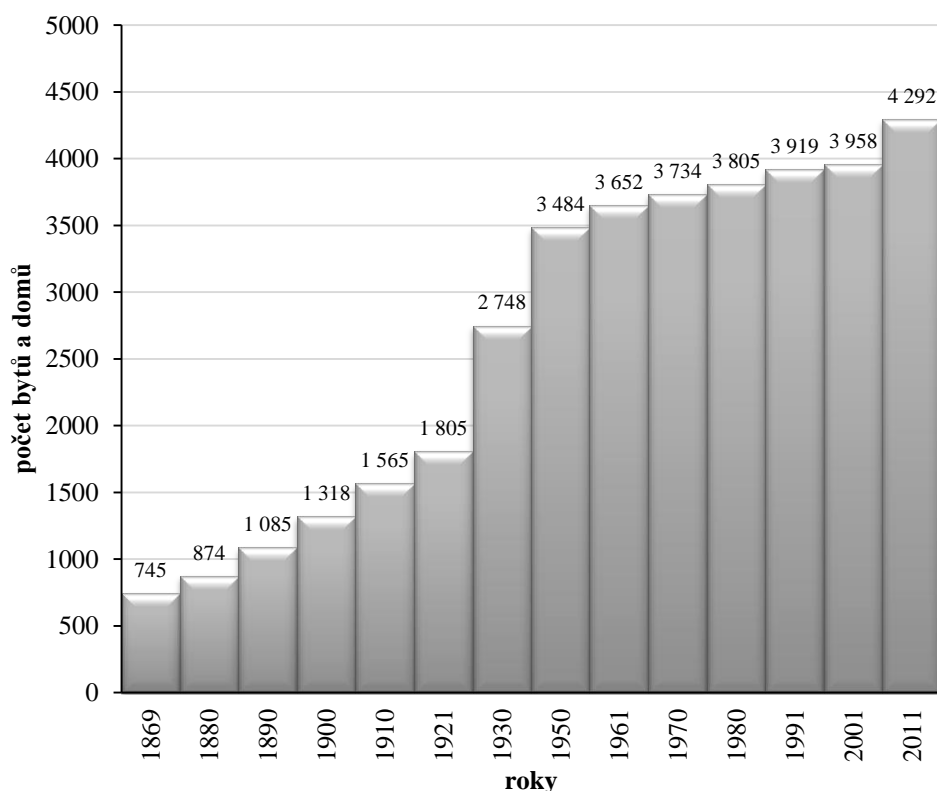


zdroj: vlastní fotodokumentace, leden 2013

Výstavba těchto bytů městu přinesla výrazné problémy. Kolín se díky ní dostal do miliardového dluhu, který bude ještě několik let splácet. Lokalizace bytů také není ideální, byty se nacházejí v Kolíně II. a továrna na severu města, v katastrálním území obce Sendražice, což nutí obyvatele pracující v PZ Kolín – Ovčáry dojíždět přes celé město. Původně byty sloužily pouze pro zaměstnance TPCA, teprve v roce 2012 se podařilo vyjednat kompromis a město mohlo začít pronajímat volné byty, které zaměstnanci neobsadili (CHARVÁT, 2012, JINDRA, 2012, KALÁB, 2005, RAKUŠAN, 2012).

Nárůst počtu bytů a domů ale nebyl způsoben pouze byty pro TPCA, od 90. let minulého století lze pozorovat rozrůstání okrajů města. Zástavba se přesunula na okraj částí Sendražice a Štítary, vytváří se rezidenční suburbia v lokalitě Spálenka a Na Vinici v Kolíně V. Komerční suburbia vznikla v Kolíně II. při Pražské silnici a při silnici na Štítary, průmyslová zóna Štáralka v Kolíně IV. a průmyslová zóna Kolín – Ovčáry v Sendražicích a Ovčárech. Vývoj bytové výstavby v Kolíně mezi lety 1869 – 2011 je znázorněn v grafu 19.

Graf 19 Bytová výstavba v Kolíně mezi lety 1869 – 2011



zdroj: Historický lexikon obcí 1869 - 2005, www.czso.cz, vlastní zpracování

8.3 Vývoj socioekonomické situace v Kolíně

Velké průmyslové investice, investice do dopravní infrastruktury a do bytové výstavby se podepsaly na demografickém a ekonomickém vývoji města. Nárůst počtu obyvatelstva je velmi dobře pozorovatelný v období mezi lety 1869 a 1910 a následně mezi lety 1950 a 1980. Tato zvýšení by se dala přičíst rozvoji průmyslové výroby ve městě. Následující pokles zase pravděpodobně způsobilo snížení výroby. I přes realizaci průmyslových zón k většímu nárůstu srovnatelnému s předchozími obdobími nedošlo.

Z hlediska věkové struktury lze pozorovat pozitivní vývoj v období socialismu, kdy předproduktivní složka převažovala nad poproduktivní. Obyvatelstvo v předproduktivním věku převažovalo nad obyvatelstvem v poproduktivním věku až do roku 1991 (podobný vývoj s menšími výkyvy lze nalézt také ve vývoji věkové struktury v České Republice). V následujícím období významně vzrostl index stáří. Změna nenastala ani v souvislosti s vybudováním průmyslových zón, která by se dala očekávat v důsledku přicházení mladších a většinou svobodných obyvatel do města.

Ve vzdělanostní struktuře byl zaznamenán vývoj srovnatelný s Českou republikou s tím rozdílem, že v současnosti převládá v Kolíně obyvatelstvo se středním vzděláním s maturitou (tato kategorie je nejvíce zaměstnávána v TPCA).

Od roku 2004 začali v Kolíně přibývat cizinci. TPCA jako největší investor Kolína zaměstnává velké množství cizinců, zejména Slováků (tato národnost ve městě převažuje, naproti tomu v České republice převažuje národnost ukrajinská).

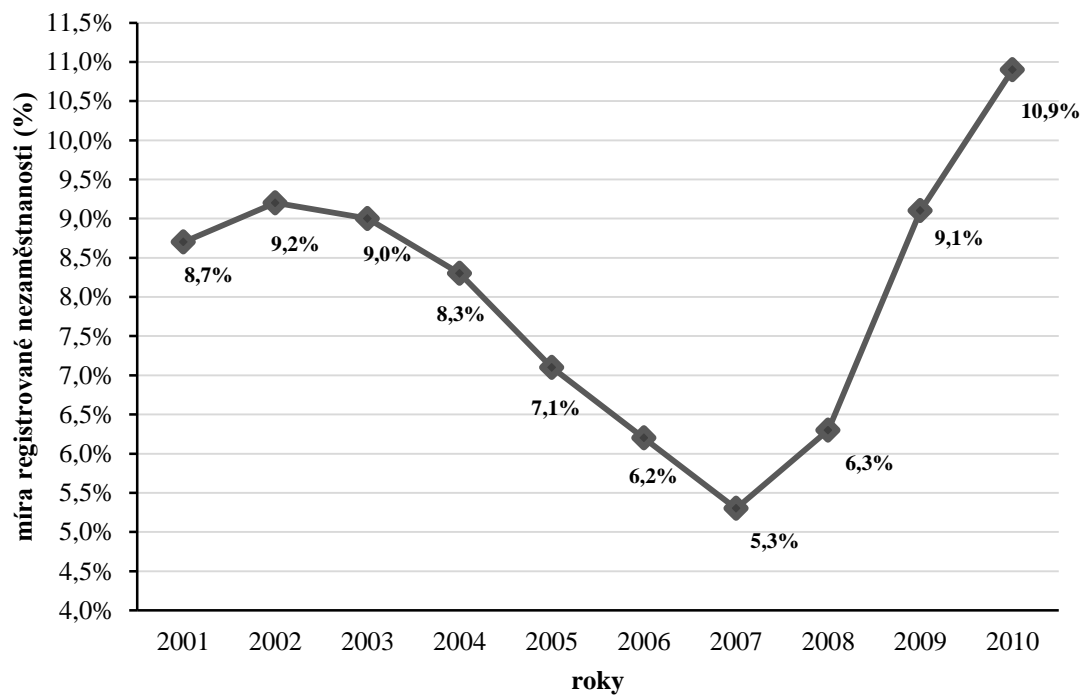
Po roce 1990, zejména v roce 2005 a 2007 došlo k výraznému nárůstu migračního salda v souvislosti s vybudováním průmyslových zón, které nabídly velké množství nových pracovních míst.

Změnami prošlo také hospodářské prostředí města. V případě ekonomické struktury obyvatelstva byl zaznamenán významný pokles podílu obyvatelstva pracujícího v průmyslu. Pokles nezvrátily ani investice do průmyslových zón, nepodařilo se jim vytvořit takové množství pracovních míst v průmyslu jako v socialistickém období. Dalším zásadním problémem města byly právě investice do průmyslových zón, díky kterým se Kolín zadlužil.

Kromě poklesu podílu pracujících v průmyslu se objevila ještě jedna změna, a to přibývání firem orientovaných na služby pro největšího kolínského investora, TPCA. To sebou později přineslo problémy způsobené celosvětovou krizí, která se města dotkla zejména v nezaměstnanosti (vývoj nezaměstnanosti mezi lety 2001 – 2010

v Kolíně znázorněn v grafu 20). Pokles zpracovatelského průmyslu způsobil snížení výroby v továrně, což se projevilo také ve společnostech spolupracujících s TPCA (nepropouštěla tak jen továrna, ale také firmy na ní orientované).

Graf 20 Vývoj míry registrované nezaměstnanosti v Kolíně mezi lety 2001 - 2010



zdroj: MÚ Kolín, vlastní zpracování

9 Závěr

Cílem této práce bylo zhodnocení vlivu průmyslových investic na prostorovou strukturu a rozvoj města Kolín. Pro dosažení tohoto hlavního cíle byly vymezeny cíle dílčí, a to hodnocení vývoje složek socioekonomické sféry (základní charakteristiky obyvatelstva, problematika dopravy, hospodářského prostředí a trhu práce), průmyslové výroby ve městě, samotného města a jeho prostorové struktury. Hlavním tématem byly průmyslové investice, v průběhu zpracování byly zahrnuty také investice do bytové výstavby a dopravní infrastruktury (pro ucelenější přehled o vývoji města). Zkoumání rozvoje města a jeho prostorové struktury jsou pro jednu práci poměrně širokým tématem, patrně by bylo vhodnější témata rozdělit. Výsledky této práce by mohly v budoucnu sloužit jako podklad pro další výzkum vlivu průmyslových investic na město, zajímavé by mohlo být například porovnávání vlivů investic na města Kolín a Mladá Boleslav.

Tempo růstu Kolína determinoval vývoj průmyslové výroby, pro jejíž rozvoj byly významnými faktory strategická poloha na řece Labi, blízkost hlavního města Prahy a poloha při Vídeňské císařské silnici. Dalo by se říci, že to byla právě doprava, která rozmach a nárůst průmyslové výroby odstartovala (to se potvrdilo vybudováním železnice ve směru Praha - Olomouc). Průmyslová výroba se postupně projevovala v prostorovém, ekonomickém a demografickém vývoji města. Vytvářely se a zvětšovaly funkční zóny, ty průmyslové na východě v částech Kolín IV. a Kolín V. (patrně proto, aby nelimitovaly další rozvoj města). Výjimkou lokalizace průmyslových závodů na východě je jeden z nejstarších kolínských závodů, Lučební závody, a. s. v Kolíně II. (na západě města). Je třeba zmínit jedno kolínské specifikum, a to, že průmyslová výroba zde nebyla od počátku orientována pouze na jedno odvětví. Jejím základem byl díky zemědělsky úrodné oblasti potravinářský průmysl, ten byl později rozšiřován o chemický, polygrafický, elektrotechnický a strojírenský průmysl. Po roce 1990 průmyslová výroba upadala a s ní i město, jeho rozvoj v předchozích obdobích se zastavil. Kolín se rozhodl vsadit na jedno odvětví, automobilový průmysl, a s velkými očekáváními připravil na severu průmyslovou zónu původně určenou pro BMW. BMW nakonec do města neinvestovalo, místo něj do Kolína přišla TPCA. Společně s ní začaly nejen v zóně, ale i ve městě vznikat podniky orientované na automobilovou výrobu a s ní spojená odvětví. Investice do velké průmyslové zóny se na městě zpočátku projevila pozitivně, zejména na trhu práce, ale v současné době Kolín omezuje (díky

výstavbě zóny a bytů pro zaměstnance TPCA se Kolín zadlužil, takže možnosti pro další investice, které by mohly přispět k jeho rozvoji, nejsou v blízké době příliš reálné).

První hypotéza, která uvádí největší nárůst v období mezi lety 1869 a 1910 a v období socialismu se potvrdila. V důsledku dobrého dopravního napojení, které podpořilo zakládání nových závodů, došlo v Kolíně k nárůstu obyvatel mezi lety 1869 a 1910 z 10 239 na 18138. V následující období, mezi lety 1910 až 1950 Kolín dále rostl, i když jeho růst není tak markantní jako v předchozí etapě. Za socialismu nevznikaly nové závody, ale rozrůstaly se ty původní (Tesla, Tatra, Koramo, Lučební závody, Draslovka a Soja). Právě v této době se město rozvíjelo asi nejvíce, zejména z demografického hlediska a z hlediska průmyslové výroby. Krokem, který se významně podílel na nárůstu počtu obyvatel, byla socialistická komplexní bytová výstavba budovaná od 50. let. Následkem zvyšování výroby v průmyslových závodech a potřebou nových pracovníků se město rozrostlo z 22528 v roce 1950 na 32501 obyvatel v roce 1980.

Druhá hypotéza rozebírající možná rizika jednostranně zaměřené ekonomiky na automobilový průmysl pro další rozvoj města se také potvrdila. Město se od roku 1999 soustředilo na příchod BMW a velkou část financí věnovalo na přípravu průmyslové zóny na zelené louce v Kolíně – Ovčárech. BMW nakonec pro svou továrnu zvolilo Lipsko a město se ocitlo v obtížné situaci (díky orientaci pouze na BMW město nebylo připravené na možnost, že by investice nevyšla). Náhradním řešením se stal japonsko – francouzský koncern TPCA, ten svou výrobu zahájil v roce 2005. Zpočátku se objevily jisté pozitivní dopady, jako například pozitivní ovlivnění trhu práce (pokles nezaměstnanosti, zvýšení platové hladiny), podpora regionu ze strany továrny (grantový program Partnerství pro Kolínsko), ale i negativní (zvýšení dopravního zatížení města, zadluženost). Ekonomická krize se dotkla i Kolína, což se projevilo vcelku rychlým nárůstem nezaměstnanosti. Svou roli zcela jistě sehrála strategická průmyslová zóna v Kolíně – Ovčárech, která v důsledku krize musela propouštět. V důsledku snižování výroby nepropouštěla ale jen TPCA, snižování zakázek se dotklo i společností s ní spolupracujících. Počáteční nadšení z investice opadlo, Kolín je nyní zadluženým městem s vysokou nezaměstnaností a jen obtížně se díky vsazení na investici do automobilového průmyslu bude vzpamatovávat.

10 Použitá literatura

10.1 Knihy

- BLAŽEK, J., UHLÍŘ, D. (2002): Teorie regionálního rozvoje, nástin, kritika, klasifikace. Univerzita Karlova, Praha, 212 stran
- BRADA, CLAVEL, WIENERT (1994): Průmysl v České a Slovenské republice. Český Institut aplikované ekonomie, Praha, 163 stran
- BURIAN, J. (2011): Implementace geoinformačních technologií do modelování urbanizačních procesů při strategickém plánování rozvoje měst. Disertační práce ve studijním programu Kartografie, geoinformatika a dálkový průzkum Země. PřF UK, Praha, 148 stran
- DICKEN, P. (2007): Global Shift: Mapping the Changing Contours of the World Economy. The Guilford Press, New York, 607 stran
- DOMAŃSKI, B. (2001): Kapitał zagraniczny w przemyśle Polski. Prawidłowości rozmieszczenia, uwarunkowania i skutki. Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego, Krakow, 552 stran
- GRONČKA (2011): Průmyslové zóny a regionální vývoj Jihomoravského kraje. Magisterská práce. Geografický ústav PřF UK, Praha, 91 stran
- HAMPL, M. et al. (2001): Regionální vývoj: specifika české transformace, evropská integrace a obecná teorie. PřF UK, Praha, 328 stran
- HAYTER, R. (1998): The Dynamics of Industrial Production: The Factory, the Firm and the Production System. John Wiley & Sons, Simon Fraser University, Burnaby, Canada, 484 stran
- HLAVAČKA, M. (1990): Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce, Praha, str. 34
- HORSKÁ, P., MAUR, E., MUSIL, J. (2002): Zrod velkoměsta. Paseka, Praha, 352 stran
- JOUZA, L. (1999): Historie a současnost podnikání na Kolínsku. Nakladatelství městské knihovny, Pardubice, 275 stran
- JOUZA, L., PLAVEC, (2007): A Země se chvěla. Svět křídel, Cheb, 222 stran
- KUČA, K. (1998): Města a městečka v Čechách na Moravě a ve Slezsku, 3. díl. Kolí – Mi. Libri, Praha, 952 stran
- MOOSA, I. A. (2002): Foreign Direct Investment: Theory, Evidence and Practice. St. Martin's Press LLC, Palgrave, 274 stran
- MORAN, T. H., GRAHAM, E. M., BLOMSTRÖM, M. (2005): Does FDI promote development? Institute for International Economics Center for Global Development, Washington DC,
- PAVLÍNEK (2008): A Successful Transformation? Restructuring of the Czech Automotive Industry. Psychica – Verlag, A Springer Company, Heidelberg, 295 stran
- SAZOVSKÝ, P. (2009): Územní a strategické plánování: Na příkladu Valašského Meziříčí. Magisterská práce. Katedra ekonomie a správy ESF MU, Brno, 65 s.
- SRHOLEC, M. (2004): Přímé zahraniční investice v České republice: teorie a praxe v mezinárodním srovnání. Linde, Praha, 171 stran

- ŠRÁMKOVÁ ET AL. (2002): Kolínsko v novém tisíciletí. Kompakt, Nové město, 179 stran
- TOUŠEK, KUNC, VYSTOUPIL ET AL.(2008): Ekonomická a sociální geografie. Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s. r. o., Plzeň, 411 stran
- VITURKA, M., HALÁMEK, P., KLÍMOVÁ, V., TONEV, P., ŽÍTEK, V. (2010): Kvalita podnikatelského prostředí. Grada Publishing, Praha, 232 stran
- VITURKA, M. (2007): Regionální ekonomie a politika II. ESF MU, Brno, 130 stran
- VITURKA, M. (2000): Zahraniční investice a strategie regionálního rozvoje. ESF MU, Brno, 81 stran
- WOKOUN, R. et al. (2010): Přímé zahraniční investice a regionální rozvoj. Oeconomica, Praha, 204 stran
- WOKOUN, R. et al. (2008): Regionální rozvoj – východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie a strategie programování. Linde, Praha, 475 stran
- WOKOUN, R., MATES, P. (2006): Management regionální politiky a reforma veřejné správy. Linde, Praha, 351 stran

10.2 Archivní prameny

- BÍLÁ, L., NEŘOLDOVÁ, L. (1991): Kronika města Kolína 1990. Kolín, 116 stran
- BÖHM, V. (1976): Kronika města Kolín 1976. Kolín, 114 stran
- HERELOVÁ, D. (1999): Kronika města Kolína 1998. Kolín, 220 stran
- HERELOVÁ, D. (2000): Kronika města Kolína 1999. Kolín, 257 stran
- HERELOVÁ, D. (2002): Kronika města Kolín 2001. Kolín, 143 stran
- HERELOVÁ, D. (2005): Kronika města Kolín 2004. Kolín, 211 stran
- HLAVÁČEK, A. (1929): Stavební ruch v Kolíně v prvním desetiletí republiky. Kolín. Národní listy, ročník 1929, jubilejní číslo, příloha Kolín
- HRŠEL, H. (1934): Regulační a stavební úvaha dnešní doby. In: Kolín město a okres. Praha, 70 stran
- JIČÍNSKÝ, E. (1935): Zálabí před půl stoletím a ještě dříve. Věstník Klubu československých turistů odboru v Kolíně, XII., č. 7 – 8, str. 53 – 54
- KRONUS, J. (1998): 150 let rozvoje kolínského průmyslu. Městský úřad v Kolíně, Kolín, 164 stran
- MAREČEK, L. (1994): Kronika města Kolína 1991. Kolín, 68 stran
- MAREČEK, L. (1994): Kronika města Kolína 1992. Kolín, 53 stran
- MAREČEK, L. (1994): Kronika města Kolína 1993. Kolín, 136 stran
- MAREČEK, L. (1995): Kronika města Kolína 1994. Kolín, 114 stran
- MRZÍLEK, K. (1960): Kronika města Kolín 1959. Kolín, 49 stran
- MRZÍLEK, K. (1965): Kronika města Kolína 1960 – 1964. Kolín, 320 stran
- MRZÍLEK, K. (1966): Kronika města Kolín 1965. Kolín, 259 stran

- MRZÍLEK, K. (1967) Kronika města Kolína 1966. Kolín, 213 stran
- MRZÍLEK, K. (1968): Kronika města Kolína 1967. Kolín, 185 stran
- MRZÍLEK, K. (1969): Kronika města Kolína 1968. Kolín, 238 stran
- MRZÍLEK, K. (1976): Kronika města Kolín 1975. Kolín, 121 stran
- MRZÍLEK, K. (1977): Kronika města Kolín 1976. Kolín, 114 stran
- MRZÍLEK, K. (1978): Kronika města Kolín 1977. Kolín, 159 stran
- MRZÍLEK, K. (1979): Kronika města Kolín 1978. Kolín, 130 stran
- MRZÍLEK, K. (1980): Kronika města Kolín 1979. Kolín, 105 stran
- PRÁŠEK (1957): Kolín 750 let. Městský úřad Kolín, 12 stran
- PROCHÁZKA, J. (1972): Kronika města Kolín 1971. Kolín, 132 stran
- PROCHÁZKA, J. (1981): Kronika města Kolín 1980. Kolín, 376 stran
- PROCHÁZKA, J. (1982): Kronika města Kolín 1981. Kolín, 358 stran
- PROCHÁZKA, J. (1983): Kronika města Kolín 1982. Kolín, 470 stran
- PROCHÁZKA, J. (1984): Kronika města Kolín 1983. Kolín, 440 stran
- PROCHÁZKA, J. (1985): Kronika města Kolín 1984. Kolín, 483 stran
- PROCHÁZKA, J. (1986): Kronika města Kolín 1985. Kolín, 554 stran
- PROCHÁZKA, J. (1986): 40 let budování města Kolín. Kolín, 188 stran
- PROCHÁZKA, J. (1987): Kronika města Kolín 1986. Kolín, 509 stran
- PROCHÁZKA, J. (1988): Kronika města Kolín 1987. Kolín, 344 stran
- PROCHÁZKA, J. (1989): Kronika města Kolín 1988. Kolín, 449 stran
- PROCHÁZKA, J. (1990): Kronika města Kolín 1989. Kolín, 110 stran
- STRAKA, A. (1938): Kronika města Kolína 1918 – 1923. Kolín, 261 stran
- STRAKA, A. (1938): Kronika města Kolína 1924 – 1929. Kolín, 367 stran
- ŠTOLBA, (1934): Kolín město a okres. Národohospodářská propagace, Praha, 131 stran
- ŠTROBL, K. (2000): Prvorepublikové úpravy hospodaření místních samospráv, zběžný přehled vývoje obecních financí Kolínska, Kouřima, Českého Brodu a Kostelce nad Černými Lesy, in: Archivní prameny Kolínska, s. 39 - 42
- POTŮČEK, J. (1900): Paměti královského města Kolína. Kolín, 713 stran
- PRÁGR, A. V. (1918): Potřeba a nutnost dalších kulturních podniků v Kolíně. Kolín, 27 stran
- WIMBERSKÝ, L. (1957): Kronika Kolín, okres Kolín 1953 – 1956. Kolín, 119 stran
- ZÁKREJS, V. (1925): Methodické řešení plánů upravovacích, Praha, str. 50 – 53

10.3 Články

- BAŠTOVÁ, M., DOKOUPIL, J. (2010): Negativní dopady přímých zahraničních investic na trh práce města Plzně. Geografie, 115, č. 2, str. 188–206

- DINGA, M. (2009): The Impact of Territorially Concentrated FDI on Local Labor Markets: Evidence from the Czech Republic. *Labour Economics*, 17, č. 2, str. 354 – 367
- KUBEŠ (2009): Poloha, struktura, infrastruktura a obraz Českých Budějovic a Českobudějovické aglomerace. In: Kubeš, J. et al.: *Urbánní geografie Českých Budějovic a Českobudějovické aglomerace I.* Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, katedra geografie, 65 stran
- KUNC, J., TONEV, P., ANDRÁŠKO, I. (2008): Rozvojové zóny a soukromý developer – vybraný příklad ve střední Evropě (CTP Invest). *Geographia Cassoviensis*, 2, č. 1, str. 93-97
- KUNC, J., TONEV, P. (2008): Funkční a prostorová diferenciacie brownfields – příklad města Brna. *Regionální studia*, 2, č. 1, str. 30-37
- MATLOVIČ, R. (2001): Transformačné procesy a ich efekty v intraurbánných štruktúrach postkomunistických miest. In: BARAN V. (ed.): *Premeny Slovenska v regionálnom a didaktickom kontexte.* Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Matthiae Belli, Geografické štúdie, č. 8, str. 73 - 81
- NOVOTNÝ, M. (2010): Jaroslav Fragner a urbanismus města Kolína. In NOVOTNÝ, M. et al. (2010), *Královehradecko – historický sborník pro poučenou veřejnost.*
- OUŘEDNÍČEK, M. (2002): Suburbanizace v kontextu urbanizačního procesu. In: SÝKORA, L.: *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky.* Ústav pro ekopolitiku, Praha, str. 39 - 54
- PAVLÍNEK, P. (2004): Regional Development Implications of Foreign Direct Investment in Central Europe. *Journal of Comparative Economics*, 32, č. 1, str. 3 – 22
- PAVLÍNEK, P. (2002): The Role of Foreign Direct Investment in the Privatization and Restructuring of the Czech Motor Industry. *Post – Communist Economies*, 14, č. 3, str. 359 – 379
- PAVLÍNEK, P. (1998): Foreign Direct Investment in the Czech Republic. *The Professional Geographer*, 50, č. 1, str. 71 – 85
- POCHTIOLOVÁ, S. (2009): Vliv státu na rozvoj průmyslových zón. In: *Město, region a jeho velké průmyslové zóny.* Ústav územního rozvoje 2010, Brno, str. 21 - 23
- PTÁČEK, SCZYRBA, FŇUKAL (2007): Proměny prostorové struktury města Olomouce s důrazem na rezidenční funkce, 10, č. 2/2007, str. 19 - 26
- SLANÝ (2001): Ekonomický růst v devadesátých letech. In: SLANÝ, A. *Česká ekonomika na přelomu tisíciletí.* Masarykova univerzita, Brno, str. 231-239
- SRHOLEC, M. (2001): Vybrané strukturální aspekty transformace v České republice a v Maďarsku. In: SLANÝ, A. *Česká ekonomika na přelomu tisíciletí.* Masarykova univerzita, Brno, str. 276 - 293
- SÝKORA (2001a): Klasifikace změn v prostorové struktuře postkomunistických měst. *Acta Facultatis Studiorum Humanitatis et Naturae Universitatis Prešoviensis, Folia Geographica*, 35, č. 4, str. 194 - 205
- SÝKORA (2001b): Proměny prostorové struktury Prahy v kontextu postkomunistické transformace. In: HAMPL, M. et al. *Regionální vývoj: specifika české transformace, evropská integrace a obecná teorie,* str. 127 - 166

TONEV, P., TOUŠEK, V. (2002): Přímé zahraniční investic a regionální rozvoj. Sborník referátů V. mezinárodní kolokvium o regionálních vědách, ESF MU, Brno, str. 301 – 316

10.4 Internetové zdroje

ALLTUB CENTRAL EUROPE (2012): Alltub Group. [online] Dostupné z <http://www.alltub.com/> [cit. 10.9. 2012]

ALTIS (2011): Altis Kolín. [online] Dostupné z <http://www.altiskolin.cz/> [cit. 10.9. 2012]

BRESSON (2012): Bresson Kolín. [online] Dostupné z <http://www.bresson.cz/> [cit. 10.9. 2012]

CENTRUM PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ ČR (2011): Podpora podnikání. [online] Dostupné z <http://www.crr.cz/cs/podpora-podnikani/een-o-nas/> [cit. 11. 9. 2012]

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD (2012): Veřejná databáze. [online] Dostupné z <http://vdb.czso.cz/vdbvo/uvod.jsp> [cit. 12. 8. 2012]

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD (2012): Vybrané ukazatele za okres Kolín. [online] Dostupné z <http://www.czso.cz/csu/2011edicniplan.nsf/p/1303-11> [cit. 2. 3. 2012]

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD (2012): Demografická ročenka okresů 2002 – 2011. [online] Dostupné z http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/kapitola/4034-12-r_2012-002 [cit. 2. 3. 2012]

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD (2011): Demografická ročenka krajů 2002 – 2010. [online] Dostupné z <http://www.czso.cz/csu/2011edicniplan.nsf/p/4027-11> [cit. 2. 3. 2012]

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD (2012): Demografická ročenka měst 2002 – 2010. [online] Dostupné z <http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/p/4018-12> [cit. 2. 3. 2012]

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD (2012): Demografická ročenka okresů 2002 – 2011. [online] Dostupné z <http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/p/4034-12> [cit. 2. 3. 2012]

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD (2007): Historický lexikon obcí 1869 – 2005. [online] Dostupné z [http://www.czso.cz/csu/2004edicniplan.nsf/t/9200404384/\\$File/13n106cd1.pdf](http://www.czso.cz/csu/2004edicniplan.nsf/t/9200404384/$File/13n106cd1.pdf), cit. [12. 3. 2013]

ČNB (2011): Přímé zahraniční investice 1998 – 2010. [online] Dostupné z http://www.cnb.cz/cs/statistika/platebni_bilance_stat/publikace_pb/pzi/index.html [cit. 11. 9. 2012]

CZECHINVEST (2012): O Czechinvestu. [online] Dostupné z <http://czechinvest.org/o-czechinvestu> [cit. 10. 9. 2012]

CZECHINVEST (2012): Podpora investic. [online] Dostupné z <http://czechinvest.org/podpora-investic> [cit. 10. 9. 2012]

CZECHINVEST (2010): Historie Programu na podporu průmyslových zón. [online] Dostupné z <http://www.czechinvest.org/data/files/historie-programu-na-podporu-rozvoje-prumyslovych-zon-2051-cz.pdf> [cit. 10. 9. 2012]

- CZECHTOURISM (2008): Kolínská TPCA přidělila zaměstnancům sedm procent. [online] Dostupné z <http://aktualne.centrum.cz/b2b/firmy/clanek.phtml?id=523241> [cit. 20. 10. 2012]
- CZECHTRADE (2010): O CzechTrade. [online] Dostupné z <http://www.czechtrade.cz/o-czechtrade/> [cit. 11. 9. 2012]
- ČTK (2012a): Bývalý místostarosta Kolína za korupci dostal šest let vězení. [online] Dostupné z <http://www.novinky.cz/krimi/268012-byvaly-mistostarosta-kolina-za-korupci-dostal-sest-let-vezeni.html> [cit. 10. 9. 2012]
- ČTK (2012b): Šrotovné došlo, kolínská automobilka TPCA propuští. [online] Dostupné z <http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/prace/clanek.phtml?id=749225> [cit. 10. 9. 2012]
- DALKIA (2011): Dalkia Kolín. [online] Dostupné z <http://www.dalkia.cz/cz/dalkia-kolin> [cit. 20.10. 2012]
- DYKO (2009): Dyko opravy a revize kolejových vozidel. [online] Dostupné z <http://www.dyko.cz/> [cit. 20.10. 2012]
- EKOLOGICKÝ PRÁVNÍ SERVIS (2004): Příloha návrhu realizace společenské odpovědnosti pro Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech, s. r. o. [online] Dostupné z http://www.sedlakjan.cz/data/down/TPCA_problemy_priloha.pdf [cit. 10. 10. 2012]
- ELMECH (2009):
- EMERSON ELECTRIC Co (2012): Alco Electronic Controls. [online] Dostupné z http://www.emersonclimate.com/europe/en-eu/products/electronics/alco_electronic_controls/Pages/default.aspx [cit. 10. 9. 2012]
- ETK (2011): E – T – K Kolín. [online] Dostupné z <http://www.etko.cz/> [cit. 11.9. 2012]
- FILIP, M. (2012): Obchvat brzy uleví Kolínu a Boleslavi, další města budou muset čekat. [online] Dostupné z http://praha.idnes.cz/obchvat-brzy-ulevi-kolinu-a-boleslavi-dalsi-mesta-budou-muset-pockat-1ix-/praha-zpravy.aspx?c=A120210_1730708_praha-zpravy_jpl [cit. 22. 10. 2012]
- FINANČNÍ PORADENSTVÍ, S. R. O. (2012): Integrovaný plán rozvoje města Kolín. [online] Dostupné z <http://www.mukolin.cz/cz/obcan/samosprava/strategicke-dokumenty/integrovaný-plan-rozvoje-mesta/> [cit. 10. 9. 2012]
- GEFCO ČR (2009): O nás. [online] Dostupné z <http://cz.gefco.net/gefco-ceska-republika/o-nas/> [cit. 10. 10. 2012]
- HIGHWAY DESIGN (2008): Kolín Generel cyklistických tras a cyklostezek (studie). [online] Dostupné z http://www.mukolin.cz/prilohy/Texty/197/1303136340_pruvodni_zprava.pdf [cit. 12.3. 2012]
- CHARVÁT, J. (2012): Kolín může pronajmout byty pro TPCA a splácet tak miliardový dluh. [online] Dostupné z http://praha.idnes.cz/kolin-bude-moci-pronajmout-byty-pro-tpca-a-splacet-tak-miliardovy-dluh-1ze-/praha-zpravy.aspx?c=A120403_140020_praha-zpravy_ab [cit. 10. 10. 2012]
- INGERSOLL (2012): Výrobní závod Kolín. [online] Dostupné z <http://www.ingersoll-rand.cz/kolin/kolin.php> [cit. 11. 9. 2012]

- JINDRA, P. (2012): Kolín se dostal do téměř miliardového dluhu kvůli bytům pro automobilku TPCA. [online] Dostupné z http://www.rozhlas.cz/zpravy/regiony/_zprava/kolin-se-dostal-do-temer-miliardoveho-dluhu-kvuli-bytum-pro-automobilku-tpca--1000313 [cit. 10. 9. 2012]
- J.M. KAPA (2011): J. M. KAPA. [online] Dostupné z <http://www.jmkapa.cz/> [cit. 10. 9. 2012]
- KOPOS KOLÍN (2012): Kopus. [online] Dostupné z <http://www.kopos.cz/cs/> [cit. 20.10. 2012]
- KALÁB, V. (2004): Kolín, Trnavu a Žilinu pro automobilky připravila BMW. [online] Dostupné z <http://hn.ihned.cz/c1-14110390-kolin-trnavu-a-zilinu-pro-automobilky-pripravila-bmw> [cit. 10. 10. 2012]
- KAVKA, M. (2005): Obecné informace o systému investičních pobídek v ČR. [online] Dostupné z <http://www.mpo.cz/dokument879.html> [cit. 10. 9. 2012]
- LEAR CORPORATION (2011): Lear Corporation. [online] Dostupné z <http://www.lear.com/en/> [cit. 10. 10. 2012]
- LUČEBNÍ ZÁVODY KOLÍN (2011): Silikonové tmely, stavební a průmyslová chemie/ Lučební závody Kolín. [online] Dostupné z <http://www.lucebni.cz/Lucebni%20Kolin-uvod> [cit. 22. 11. 2012]
- MAD KOLÍN (2012): MAD Kolín. [online] Dostupné z <http://www.madkolin.estranky.cz/> [cit. 20.10. 2012]
- MANAG, a. s. (2009): O společnosti. [online] Dostupné z <http://www.manag.com/cs-CZ/o-spolecnosti.html> [cit. 10. 9. 2012]
- MI-KING s. r. o. (2012): Mi-King. [online] Dostupné z <http://www.mi-king.cz/about.aspx> [cit. 10. 9. 2012]
- MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR (2012): Ministerstvo. [online] Dostupné z <http://www.mmr.cz/getdoc/930c8c00-9458-48c2-b11b-76bfd0bd8105/Ministerstvo> [cit. 11. 9. 2012]
- MINISTERSTVO PRŮMYSLU A OBCHODU (2010): Ministerstvo průmyslu a obchodu – působnost ministerstva. [online] <http://www.mpo.cz/dokument1926.html> [cit. 11. 9. 2012]
- MINISTERSTVO PRŮMYSLU A OBCHODU (2011): Podpora podnikání. [online] Dostupné z <http://www.mpo.cz/cz/podpora-podnikani/> [cit. 11. 9. 2012]
- METAL TRADE COMAX (2011): Metal Trade Comax a. s.: O společnosti. [online] Dostupné z <http://www.mtcomax.cz/o-spolecnosti> [cit. 20.10. 2012]
- MTC KOLÍN (2010): MTC Development Kolín. [online] Dostupné z <http://www.mtckolin.cz/> [cit.12. 3. 2013]
- OBCHODNÍ TISKÁRNĚ, A. S. (2012): OTK Group. [online] Dostupné z <http://www.otk.cz> [cit. 10.9. 2012]
- RAKUŠAN, V. (2011): Průmyslová zóna Kolín – Ovčáry. Dostupné z www.czechinvest.org/data/files/vit-rakusan-2011-2510-cz.ppt [cit. 15. 3. 2012]
- RISY (2012): Obce – Kolín. [online] Dostupné z <http://www.risy.cz/cs/vyhledavace/obce/detail?Zuj=533165> [cit. 10. 9. 2012]

- ŘSD ČR (2011): Celostátní sčítání dopravy 2010. [online] Dostupné z <http://scitani2010.rsd.cz/pages/informations/default.aspx> [cit. 23.11. 2012]
- SEDLÁČKOVÁ, V. (2012): Kolínská TPCA pošle kvůli omezení výroby část zaměstnanců na Slovensko. [online] Dostupné z http://www.rozhlas.cz/zpravy/domaciekonomika/_zprava/1038223 [cit. 10. 9. 2012]
- SEHNOUTKA, P. (2013): Za pětiletým vězením poslanca Pekárka je korupce při prodeji pozemku. [online] Dostupné z http://www.rozhlas.cz/zpravy/politika/_zprava/za-petiletym-vezenim-pro-poslance-pekarka-je-korupce-pri-prodeji-pozemku—1176748 [cit. 15. 3. 2013]
- STŘEDOČESKÝ KRAJ (2008): Investiční příležitosti ve Středočeském kraji. [online] Dostupné z <http://www.kr-stredocesky.cz/portal/odbory/regionalni-rozvoj/investicni-prilezitosti/> [cit. 20.4. 2012]
- TECO (2009): Teco Advanced Automation. [online] Dostupné z <http://www.tecomat.cz/index.php> [cit. 10. 10. 2012]
- TOYOTA TSUSHO EUROPE (2008): Toyota Tsusho Corporation. [online] Dostupné z http://www.ttesa.cz/index_corporate.html [cit 10. 10. 2012]
- TPCA (2012): Toyota Peugeot Citroën Automobile. [online] Dostupné z <http://www.tpca.cz/cz/o-nas> [cit. 10. 10. 2012]
- YUSEN LOGISTICS (2012): Yusen Logistics Europe. [online] Dostupné z <http://www.eur.yusen-logistics.com/> [cit. 10. 10. 2012]
- ZACHARIÁŠOVÁ, M. ET AL. (2011): Jak psát absolventskou práci. [online] Dostupné z <http://vos.mills.cz/assets/temata-AP/METODIKA-K-AP.pdf> [cit. 12.3. 2013]
- Zákon 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). [online] Dostupné z <http://www.tzb-info.cz/pravni-predpisy/zakon-c-183-2006-sb-a-souvisejici-predpisy> [cit. 20.4. 2013]

10.5 Další zdroje

- Ing. Skála Jaromír, referent odboru regionálního rozvoje a územního plánování (schůzka 12. 3. 2012)
- Mgr. et Bc. Rakušan Vít, starosta města (schůzka 10. 2. 2012)
- Kňava Radek, tiskový mluvčí TPCA (schůzka 7. 12. 2012)
- Ing. Tichý Martin (schůzka 9. 3. 2012)
- Lévai Jan, pamětník (schůzka 16. 3. 2012)
- Pejša Jaroslav, pracovník Státního okresního archivu v Kolíně (schůzka 20. 3. 2013)

11 Seznam příloh

11.1 Mapy

Mapa 1 Regiony NUTS2 v ČR	18
Mapa 2 Poloha města Kolín v rámci ČR a ORP Kolín	35
Mapa 3 Sčítání dopravy v Kolíně v roce 2001	47
Mapa 4 Sčítání dopravy v Kolíně v roce 2005	48
Mapa 5 Sčítání dopravy v Kolíně v roce 2010	49
Mapa 6 Průmyslové podniky v Kolíně v roce 1989	60
Mapa 7 Průmyslové zóny a významné průmyslové zóny v Kolíně v roce 2012	62
Mapa 8 Části města Kolín	83
Mapa 9 Funkční zonace města Kolín v roce 2011	84
Mapa 10 Obchvat města Kolín	98

11.2 Grafy

Graf 1 Sektorová zaměstnanost v ČR mezi lety 1993 - 2010	12
Graf 2 Vývoj míry registrované nezaměstnanosti v České republice mezi lety 1990 - 2010	13
Graf 3 Průmyslová produkce v ČR v letech 2001 - 2010	14
Graf 4 Objem přímých zahraničních investic v ČR mezi lety 1993 - 2010	29
Graf 5 Přímé zahraniční investice v krajích ČR v roce 2010	30
Graf 6 Vývoj počtu obyvatel ve městech Kolín, Mělník, Kutná Hora a Příbram mezi lety 1869 - 2011	36
Graf 7 Věková struktura v ČR v roce 2010	38
Graf 8 Vývoj věkové struktury v Kolíně mezi lety 1961 - 2011	38
Graf 9 Vývoj indexu stáří v ČR mezi lety 2001 - 2010	39
Graf 10 Cizinci v ČR 2004 - 2010	40
Graf 11 Struktura cizinců v ČR v roce 2011	41
Graf 12 Vzdělanostní struktura v České republice a v Kolíně mezi lety 1991 - 2011	42
Graf 13 Vývoj přirozeného přírůstku v Kolíně mezi lety 1991 - 2011	43
Graf 14 Migrační saldo v Kolíně mezi lety 1991 - 2011	44
Graf 15 Ekonomicky aktivní obyvatelstvo v Kolíně dle ekonomické činnosti v roce 2010 (%)	52
Graf 16 Vývoj míry registrované nezaměstnanosti v okrese Kolín, Mladá Boleslav a v České republice mezi lety 2004 - 2010	54
Graf 17 Vývoj počtu uchazečů na jedno volné místo v Kolíně mezi lety 2004 - 2011	55
Graf 18 Tržby TPCA mezi lety 2005 - 2012	93
Graf 19 Bytová výstavba v Kolíně mezi lety 1869 – 2011	101
Graf 20 Vývoj míry registrované nezaměstnanosti v Kolíně mezi lety 2001 - 2010	103

11.3 Tabulky

Tabulka 1 Průmyslové projekty podpořené Programem na podporu rozvoje průmyslových zón v ČR mezi lety 1998 - 2005	26
Tabulka 2 Strategické průmyslové zóny v České republice	27
Tabulka 3 Hlediska vymezení přímých zahraničních investic	28
Tabulka 4 Vývoj počtu cizinců v ČR mezi lety 2004 - 2010	40
Tabulka 5 Ekonomicky aktivní a ekonomicky aktivní v průmyslu v Kolíně mezi lety 1970 a 2011	51
Tabulka 6 Stav přímých zahraničních investic na jednoho obyvatele v okresech Středočeského kraje mezi lety 1999 - 2010	51
Tabulka 7 Největší zaměstnavatelé v Kolíně v roce 2010	53
Tabulka 8 Úvěrové zatížení Kolína	53
Tabulka 9 Obsazení průmyslové zóny v Kolíně - Ovčárech v roce 2010	65
Tabulka 10 Prioritní oblasti dalšího rozvoje města vymezené Integrovaným plánem města Kolín	72
Tabulka 11 Počet zaměstnanců nejvýznamnějších kolínských podniků mezi lety 1947 - 1989	79
Tabulka 12 Růst počtu obyvatel v Sendražicích, Štítarech, Štáralce a Zibohlavech mezi lety 1900 - 2011	90
Tabulka 13 Růst počtu obyvatel v částech Kolína mezi lety 1845 - 1930	92

11.4 Obrázky

Obrázek 1 Areál TPCA	65
Obrázek 2 Pozemek prodaný společností Coss Praha v průmyslové zóně Štáralka	71
Obrázek 3 Dělnická kolonie Raškovec v 50. letech 20. století	77
Obrázek 4 Budova komerčního parku MTC Kolín	95
Obrázek 5 Část areálu komerčního parku MTC Kolín	95
Obrázek 6 Vstup do areálu bývalé kolínské Tesly	96
Obrázek 7 Obchodní centrum Futurum Kolín	97
Obrázek 8 Sídliště na Pražském a Kouřimském předměstí v Kolíně vystavěné ve druhé polovině 20. století	99
Obrázek 9 Sídliště U Vodárny v Kolíně vystavěné pro zaměstnance TPCA v roce 2006	100
Obrázek 10 Sídliště Kasárna v Kolíně vystavěné pro zaměstnance TPCA v roce 2006	100