

Univerzita Komenského v Bratislave
Prírodovedecká fakulta
Katedra humánnej geografie a demogeografie

Transformácia priemyslu Bratislavy po roku 1989

Dizertačná práca

Autor: Mgr. Marián Kulla

Školiteľ: Doc. RNDr. Pavol Korec, CSc.

Bratislava 2005

Prehlasujem, že túto prácu som vypracoval samostatne s použitím literatúry a prameňov, ktoré citujem v práci a uvádzam v zozname použitej literatúry.

V Košiciach 20.9.2005

.....

Na tomto mieste by som sa chcel poďakovať svojmu školiteľovi Doc. RNDr. Pavlovi Korcovi, CSc. za cenné pripomienky, rady a poznatky, ktorými mi pomohol pri vypracovaní dizertačnej práce.

Špeciálne by som sa chcel poďakovať mojim kolegom z Ústavu geografie Prírodovedeckej fakulty UPJŠ v Košiciach - Doc. RNDr. Zdenkovi Hochmuthovi, CSc., Doc. RNDr. Petrovi Spišiakovi, CSc., RNDr. Janette Dickej a Mgr. Vladimíre Tomášikovej za technickú pomoc pri tvorbe grafických výstupov.

OBSAH

Úvod	6
1. METODIKA A CIELE PRÁCE	8
2. ZHODNOTENIE GEOGRAFICKEJ LITERATÚRY TÝKAJÚCEJ SA PROBLÉMOV PRIEMYSLU A JEHO TRANSFORMÁCIE	12
2.1. Vývojové trendy svetového priemyslu v kontexte s globálnym vývojom svetového sociálnoekonomického systému	12
2.2. Publikácie zamerané na problémy štúdia geografie priemyslu	16
2.3. Publikácie venované otázkam socioekonomickej transformácie a transformácii priemyslu	23
3. VÝVOJ PRIEMYSLU BRATISLAVY	29
3.1. Vývoj remesiel a manufaktúrnej výroby v Bratislave	29
3.2. Priemysel v Bratislave v období rokov 1867-1918	32
3.3. Priemysel v Bratislave v období rokov 1918-1948	37
3.4. Priemysel v Bratislave v období rokov 1948-1989	40
4. SÚČASNÁ POZÍCIA BRATISLAVY AKO HOSPODÁRSKO-SPOLOČENSKÉHO CENTRA V STREDNEJ EURÓPE A V RÁMCI SR	45
4.1. Pozícia Bratislavy v rámci Strednej Európy	45
4.2. Postavenie Bratislavy a jej zázemia v hospodárskej štruktúre Slovenska	47
5. CHARAKTERISTIKA TRANSFORMAČNÝCH PROCESOV S DÔRAZOM NA PRIEMYSEL	54
5.1. Privatizácia	54
5.1.1. Zmeny vlastníckej štruktúry	59
5.2. Zmeny odvetvovej štruktúry priemyslu Bratislavy	62
5.3. Zmeny veľkostnej štruktúry priemyselných podnikov Bratislavy	67
5.4. Priestorová štruktúra priemyslu Bratislavy	70
5.5. Vplyv zahraničného kapitálu na priemysel	79
5.5.1. Všeobecná charakteristika zahraničného kapitálu	79
5.5.2. Priame zahraničné investície na Slovensku	81
5.5.3. Priame zahraničné investície v Bratislave	87
5.5.4. Priemyselné parky	90
5.5.4.1. Všeobecná charakteristika priemyselných parkov	90
5.5.4.2. Priemyselný park Devínska Nová Ves	94
6. PRÍPADOVÁ ŠTÚDIA - VOLKSWAGEN SLOVAKIA, a.s.	98
6.1. História podniku	98
6.2. Vývoj podniku po roku 1989	98
6.3. Štruktúra výroby Volkswagen Slovakia, a.s.	100
6.4. Vývoj zamestnanosti vo Volkswagen Slovakia, a.s.	104
6.5. Dodávateľsko-odberateľské vzťahy Volkswagen Slovakia, a.s.	106
7. PRÍPADOVÁ ŠTÚDIA - SLOVNAFT, a.s., BRATISLAVA	114
7.1. História podniku	114
7.2. Vývoj v Slovnafte po r.1989	115
7.3. Štruktúra výroby Slovnaft, a.s.	116
7.4. Vývoj zamestnanosti v Slovnafte, a.s.	118
7.5. Dodávateľsko-odberateľské vzťahy Slovnaftu, a.s.	118
8. CHARAKTERISTIKA VYBRANÝCH PRIEMYSELNÝCH PODNIKOV V BRATISLAVE	121
8.1. Priemyselné podniky celoštátneho významu	121
8.2. Priemyselné podniky nadregionálneho významu	122
8.3. Priemyselné podniky regionálneho významu	125
8.4. Priemyselné podniky lokálneho významu	129

Záver	130
Resume	135
Použitá literatúra	137
Zoznam máp	149
Zoznam tabuliek	150
Zoznam grafov	151
Prílohy	152

ÚVOD

Vývoj každého sociálnoekonomického systému je proces jedinečný a zároveň veľmi zložitý. K pochopeniu jeho zákonitostí, špecifických aspektov a procesov prispieva aj geografia, hlavne jej humánnogeografické disciplíny.

Priemysel bol jedným z najrýchlejšie sa rozvíjajúcich odvetví hospodárstva, ktorý mal nepopierateľný vplyv na formovanie sídelných aj regionálnych štruktúr. Aj v súčasnosti patrí u nás k významným odvetviam národného hospodárstva a hoci jeho význam v súčasnom procese vývoja spoločnosti poklesol, aj v budúcnosti bude patriť ku kľúčovým odvetviam, ktoré ovplyvňujú rozvoj, či úpadok celého národného hospodárstva. V priemysle sa vytvára významná časť hrubého domáceho produktu a zdrojov príjmov do štátneho rozpočtu. Od tempa rastu priemyselnej výroby je závislá revitalizácia národného hospodárstva.

Geografia priemyslu, ako vedný odbor, je v kontexte iných vedných disciplín, a to konkrétne aj geografických, odborom veľmi mladým. Príčinou bola okrem iných faktorov aj neexistencia dlhodobej dátovej základne. Z tohto dôvodu bol priemysel skúmaný v minulosti hlavne historickými vedami a ekonómiou. Na slovenskom vedeckom poli sa geografia priemyslu etablovala až v päťdesiatych rokoch minulého storočia, kedy si začala vytvárať vlastný predmet a objekt štúdií. Charakteristickým rysom geografie priemyslu je široký okruh riešených problémov, ktoré reagujú na rozvoj a zmeny v samotnej priemyselnej výrobe a jej disperziu v priestore.

Zmeny v spoločenskom vývoji po roku 1989 sa odrazili nielen v politickej sfére, ale aj vo všetkých odvetviach hospodárstva, pričom priemysel nie je výnimkou. Nástup trhovej ekonomiky je možný len cez reštrukturalizáciu hospodárstva, kde významnú úlohu zohráva priemysel. Priemyselnú výrobu môžeme považovať za odvetvie, ktoré prechod od centrálne riadeného na tržné hospodárstvo poznamenal pravdepodobne najviac. Reštrukturalizáciu priemyselnej výroby treba chápať v širších vzťahoch a súvislostiach. Pretože štrukturálne zmeny v slovenskom priemysle prebiehajú oneskorene za vyspelými trhovými ekonomikami, je možné na základe ich skúseností predpokladať aj ďalší vývoj priemyselnej výroby u nás. Štrukturálne zmeny sú sprievodným znakom a podmienkou dlhodobého hospodárskeho rastu, zásadným spôsobom ovplyvňujú dynamiku rastu národnej ekonomiky vďaka presunu výrobných faktorov k produktívnejším a technologicky vyspelejším aktivitám. Tieto zmeny možno posudzovať z hľadiska ich intenzity a kvality. Intenzita vyjadruje schopnosť prispôsobenia sa zmenám prostredia, v ktorom ekonomické subjekty pôsobia. Transformácia krajín strednej a východnej Európy je spojená s významnými a z hľadiska koncentrácie v čase a šírke záberu historicky ojedinelými zmenami.

Predkladaná práca má ambíciu prispieť k poznaniu transformačných procesov v oblasti priemyselnej výroby na príklade Bratislavy, pre ktorú je charakteristická vysoká diverzifikovanosť priemyselnej výroby, ktorá je typická pre veľké mestá (čím je väčšie mesto tým je väčší predpoklad, že priemysel je rôznorodejší). Práve takéto oblasti prechádzajú transformáciou najlepšie. Pre Bratislavu je však špecifické, že niektoré priemyselné odvetvia nie sú typické pre mesto, ktoré má vysokú koncentráciu obyvateľstva. Ide predovšetkým o chemický priemysel a čiastočne strojársky. Ostatné priemyselné odvetvia spĺňajú kritéria lokalizácie do takéhoto centra – ľahký priemysel (potravinársky, polygrafický). Všetky priemyselné odvetvia prešli určitou transformáciou, ktorá má pre každé priemyselné odvetvie špecifické podmienky. Pomerne významnú úlohu zohráva pri tomto procese účasť zahraničného kapitálu. Cieľom práce je snaha poukázať na komplexnú analýzu priemyselného potenciálu Bratislavy, ktorý má významné postavenie v regionálnom (štátnom) a nadregionálnom (stredoeurópskom) význame.

Úvodná časť práce je venovaná ucelenému chronologickému pohľadu na vývoj lokalizácie a formovanie odvetvovej a teritoriálnej štruktúry priemyselného systému na sledovanom území. Bratislava sa už v minulosti stala významným hospodárskym strediskom pre svoju veľmi priaznivú geografickú polohu. Vývoj priemyslu je sledovaný od obdobia stredoveku až po súčasnosť. Tento vývoj je rozdelený na etapy, ktoré sú ohraničené významnými politickými a spoločenskými udalosťami.

Transformácia je veľmi zdĺhavý a komplikovaný proces, ktorý začína privatizáciou. Ďalšími sprievodnými procesmi a javmi, ktoré pri transformácii prebiehajú sú zmeny veľkostnej štruktúry podnikov, zmeny odvetvovej štruktúry priemyslu, zmeny priestorovej štruktúry priemyslu a prílev zahraničného kapitálu. Okrem štrukturálnych zmien sa začínajú vytvárať aj inštitucionálne predpoklady pre fungovanie trhového mechanizmu. Týmto procesom je venovaná druhá veľká časť práce.

Cieľom tretej časti práce je poukázať na príklade dvoch najvýznamnejších priemyselných podnikov Bratislavy (Volkswagen Slovakia, a.s., Slovnaft, a.s.), ako sa vyrovnali so situáciou po roku 1989. Pozornosť je sústredená hlavne na vývoj zamestnanosti, produkcie, zmeny organizačnej štruktúry, dodávateľských a odberateľských vzťahov.

1. METODIKA A CIELE PRÁCE

Okrem teoretického základu, ktorý bol nadobudnutý štúdiom literatúry (jej zhodnoteniu je venovaná osobitná časť práce), bolo pri spracovávaní danej témy nutné využiť viacero metodík výskumu vzťahujúcich sa ku konkrétnym subjektom v reálnom priestore a reálnom čase.

Časovo pomerne náročné bolo pravidelné sledovanie špecializovanej dennej tlače (Hospodárske noviny), ako aj špecializovaných týždenníkov, či mesačníkov (Trend, Profit), resp. retrospektívne vyhľadávanie potrebných údajov v nich. I keď z nich (vo väčšej časti) nepochádzajú informácie, ktoré by boli po jednoducho spracovaní priamo použiteľné, pravidelné sledovanie podnikových i všeobecno-ekonomických správ prispelo určite k nadobudnutiu dôležitého nadhľadu, ktorý je nevyhnutný pre nachádzanie súvislostí.

Veľmi dôležitou súčasťou štúdia bol najmä terénny výskum a získavanie údajov v štátnych i neštátnych inštitúciách, do ktorých kompetencií spadala oblasť priemyslu. Medzi najdôležitejšie zdroje patrili Štatistický úrad SR a jeho Krajská správa, INFOSTAT, Národná banka Slovenska, VÚC, SARIO a taktiež zástupcovia Volkswagen Slovakia, a.s.

Celá metodika práce pozostáva z dvoch častí. Prvá je venovaná upresneniu základných pojmov a taktiež predstaveniu novej odvetvovej štruktúry, ktorá nadobudla platnosť v deväťdesiatych rokoch (tým bolo do určitej miery aj sťažené porovnanie s obdobím pred roku 1989). V druhej časti sú predstavené základné miery a ukazovatele, ktoré boli použité pri vyhodnocovaní priemyslu Bratislavy.

V úvode prvej časti je potrebné pre jednoznačnú interpretáciu ozrejmiť základné terminologické spojenia, ktoré boli použité v práci. Za *priemyselný podnik* (priemyselnú firmu) sa v najširšom slova zmysle považuje každý podnikateľský právny subjekt bez ohľadu na jeho veľkosť, ktorý produkuje výrobky patriace - podľa tzv. Odvetvovej klasifikácie ekonomických činností (OKEČ) platnej v našej štatistickej praxi (v súlade s európskym a medzinárodným štandardom) od 1.11. 1991, resp. po čiastkových úpravách od 1.1. 1996 - do C, D a E, t.j. produkty odvetvia banskej a povrchovej ťažby, produkty odvetvia spracovateľského priemyslu a odvetvia výroby a rozvodu elektrickej energie, plynu, pary a teplej vody. Ďalej pri hodnotení veľkostnej štruktúry sa vychádzalo z veľkostného členenia, ktoré v našej štatistike platí od 1.1. 1998. Toto člení priemyselné podniky na *malé podniky* - do 19 zamestnancov, *stredné podniky* - 20 až 499 zamestnancov a *veľké podniky* - nad 500 zamestnancov. Kategóriu malých priemyselných podnikov možno ešte deliť na *priemyselné závody* a *priemyselné dielne*. Za *priemyselný závod* sú označované jednak priemyselné podniky, právne subjekty (neberie sa pritom ohľad na druh právnej formy) s počtom pracovníkov 5-19, t.j. malé priemyselné podniky v užšom slova zmysle, jednak týmto termínom možno označiť aj každú pobočku priemyselného podniku - odštepny závod bez ohľadu na jeho veľkosť (počet zamestnancov). Termínom *priemyselná dielňa* označujeme priemyselné podniky do 4 zamestnancov, ktoré vzhľadom na obmedzenú veľkosť sa odlišujú režimom produkcie od štandardných priemyselných podnikov a tým vytvárajú špecifickú skupinu priemyselných firiem.

V súvislosti so štúdiom odvetvovej štruktúry priemyslu bolo - vzhľadom na klasifikáciu ekonomických činností používanú v našej štatistickej praxi do roku 1992 a tým aj v citovaných štatistických materiáloch, ktoré slúžili ako podkladové pri analýze priemyselnej výroby predmetného regiónu do roku 1989 - potrebné urobiť istú korekciu, resp. zosúladienie medzi v minulosti platnými odvetvovými klasifikáciami (do 1.11. 1991 platnou JKONH - Jednotná klasifikácia odvetví národného hospodárstva) a v súčasnosti platnou OKEČ - Odvetvovou klasifikáciou ekonomických činností. Jednotná klasifikácia odvetví národného

hospodárstva (JKONH) pod pojem „*priemysel*“ zahŕňala ťažbu nerastných surovín, ďalej spracovanie surovín vyťažených priemyselnými ťažobnými činnosťami, ako aj vyrobených v poľnohospodárstve a lesníctve. Ako priemyselné činnosti sa chápu všetky nadväzujúce činnosti vo výrobe dopravitelných hmotných statkov a pri dodávkach prác, smerujúce k výrobe nových priemyselných výrobkov. K priemyslu patria aj činnosti, ktorými sa zvyšuje alebo obnovuje úžitková hodnota už vyrobených priemyselných výrobkov a obdobné výkony. Od 1.11.1991 nadobudla účinnosť nová odvetvová klasifikácia ekonomických činností (OKEČ). OKEČ sa vytvorila do podoby zodpovedajúcej potrebám trhového hospodárstva, medzinárodnej porovnateľnosti štatistických ukazovateľov a transparentnosti slovenskej ekonomiky pre svetovú ekonomickú verejnosť. Vychádza zo štatistickej klasifikácie ekonomických činností Európskej únie - NACE revízia 1 (Nomenclature générale des activités économiques dans les Communautés européennes). Je kompatibilná a úplne prevoditeľná na medzinárodnú štandardnú odvetvovú klasifikáciu OSN (ISIC revízia 3). Od roku 1992 sa priemysel člení na ťažbu nerastných surovín, priemyselnú výrobu a výrobu a rozvod elektriny, plynu a vody. Najväčšie disproporcie je možné spozorovať pri vyčleňovaní odvetví kovspracujúcich činností, drevospracujúceho - ostatného priemyslu a priemyslu palív - chemického priemyslu.

Tab. č. 1: Komparačná tabuľka klasifikácií odvetví priemyslu – JKONH a OKEČ

JKONH	OKEČ
2.1. Priemysel palív	C - Ťažobný priemysel
2.2. Energetický priemysel	E - Výroba a rozvod elektrickej energie, plynu a vody
2.3. Hutníctvo železa	DJ (čiastočne) - Výroba kovov
2.4. Hutníctvo neželezných kovov	
2.5. Chemický, gumárensko-azbestový priemysel	DG - Výroba chemikálií, chem. výr. a chem. vlákien
	DH - Výroba výrobkov z gumených a plastových
2.6. Strojársky priemysel	DK - Výroba strojov a zariadení
2.7. Elektrotechnický a kovspracujúci priemysel	DJ (čiastočne) - Výroba kovových výrobkov
	DL - Výroba elektrických a optických zariadení
2.8. Priemysel stavebných hmôt	DI - Výroba ostatných nekovových minerálnych výrobkov
2.9. Drevospracujúci priemysel	DD - Spracovanie dreva a výroba výrobkov z dreva
	DN (čiastočne) - Výroba inde neklasifikovaná
3.1. Priemysel papiera a celulózy	DE (čiastočne) - Výr. celulózy, papiera a výrobkov z papiera
3.2. Priemysel skla, keramiky a porcelánu	DI - Výroba ostatných nekovových minerálnych výrobkov
3.3. Textilný priemysel	DB - Textilná a odevná výroba
3.4. Konfekčný priemysel	
3.5. Kožiarsky priemysel	DC - Spracovanie kože a výroba kožených výrobkov
3.6. Polygrafický priemysel	DE (čiastočne) - Vydavateľstvo a tlač
3.7. Priemysel potravín a pochutín	DA - Výroba potravín, nápojov a spracovanie tabaku
3.8. Výroba mraziarenská, žriedlová a tabaku	
3.9. Ostatná priemyselná výroba	DN (čiastočne) - Výroba inde neklasifikovaná

Do novembra 1991 bolo sumárne rozlišovaných 18 odvetví priemyslu, po roku 1992 16 priemyselných odvetví.

Pri hodnotení koncentrácie a štruktúry priemyslu v rôznych časových profiloch bolo použitých niekoľko štandardných kvantitatívnych a indexových metód.

Index špecializácie dáva predstavu o stupni významnosti priemyselných odvetví v danej teritoriálnej jednotke v porovnaní s postavením priemyselného odvetvia v hierarchicky vyššej priestorovej jednotke. Nadobúda hodnoty okolo 1,00. Pričom v prípade, že je vyšší ako 1,00,

špecializácia priemyslu v danej jednotke je väčšia ako v hierarchicky vyššej, naopak špecializácia v danej jednotke je nižšia ako vo vyššej priestorovej jednotke, ak index nadobúda hodnotu do 1,00. Na výpočet indexu špecializácie bol použitý vzorec:

$$I_{si} = \frac{P_{io} / P_{ic}}{P_{jo} / P_{jc}}$$

I_{si} - index špecializácie i-tej teritoriálnej jednotky, pričom $i=1,2,3\dots n$

P - počet zamestnaných

o - zamestnaní v priemyselnom odvetví, ktorého špecializáciu zisťujeme

c - zamestnaní v priemysle celkom

i - región nižšej kategórie

j - región vyššej kategórie

Porovnanie úrovne koncentrácie priemyslu, resp. odvetvia priemyslu v určitej i-tej priestorovej jednotke s úrovňou koncentrácie priemyslu v hierarchicky vyššej j-tej územnej jednotke vyjadruje *koeficient koncentrácie*. Jeho hodnoty sa pohybujú v hodnotách okolo 1,00. Koeficient koncentrácie bol počítaný podľa vzťahu:

$$K_{ki} = \frac{P_{ip} / P_{io}}{P_{jp} / P_{jo}}$$

K_{ki} - koeficient koncentrácie i-tej územnej jednotky

P_p - počet zamestnaných v priemysle

P_o - počet obyvateľov

i - teritoriálna jednotka nižšieho rádu

j - teritoriálna jednotka vyššieho rádu

Grafickou formou vyjadrenia špecializácie, resp. diverzifikácie a koncentrácie, resp. dekoncentrácie priemyslu je *Lorenzova krivka*. Čím je väčšie zakrivenie výslednej krivky vzhľadom na uhlopriečku grafu, tým má región vyšší stupeň špecializácie, koncentrácie priemyslu a naopak, čím sa krivka primkne viac k uhlopriečke, tým je vyšší stupeň diverzifikácie, dekoncentrácie priemyslu.

Ďalšími ukazovateľmi, ktoré sa predovšetkým opierajú o regionálnu štruktúru priemyslu sú *miery diverzifikácie priemyslu*. Výrazom diverzifikácia priemyslu sa obyčajne v geografickej a ekonomickej literatúre označuje existencia rovnovážnej štruktúry priemyselných odvetví v určitom regióne. Pritom označením absolútna diverzifikácia alebo úplna rovnováha priemyselnej štruktúry sa rozumie existencia rovnako veľkého zastúpenia všetkých priemyselných odvetví. Opačným pólom je špecializácia, pri ktorej sa štruktúra priemyslu vyznačuje vysokým podielom jedného alebo niekoľkých priemyselných odvetví. Rozlišujeme *hrubý a čistý index diverzifikácie*.

Hrubý index diverzifikácie (HID) je hodnota počítaná ako kumulatívny súčet čiastkových percentuálnych podielov priemyselných odvetví na počte pracovníkov zamestnaných v priemysle regiónu. Pri členení priemyslu na 16 odvetví, maximálna hodnota HID = 1600 - znamená najnižší stupeň diverzifikácie (maximálnu špecializáciu), kedy sa jedno odvetvie podieľa 100 % na počte pracovníkov priemyslu. Minimálna hodnota indexu = 850 - vyjadruje najvyšší stupeň diverzifikácie, kedy sú v danej územnej jednotke zastúpené rovnomerne všetky priemyselné odvetvia (na každé pripadá 6,25 % podiel na zamestnanosti v priemysle).

Čistý index diverzifikácie (ČID) je vyjadrený vzťahom:

$$\check{C}ID_i = \frac{HID_i - HID_r}{HID_{max} - HID_r} \cdot 1000$$

i - región, ktorého diverzifikáciu zisťujeme

r - región vyššieho rangu

max - maximálny HID (pri 16 priemyselných odvetviach 1600)

Hodnoty ČID sa pohybujú od 0 do 1000. Keď ČID=0, vtedy má región najvyšší stupeň diverzifikácie priemyslu, keď ČID=1000 má maximálnu špecializáciu.

Okrem týchto kvantitatívnych ukazovateľov, pomocou ktorých boli spracované štatistické dáta, boli v práci použité aj historicko-geografická metóda a porovnávací analýza (pre porovnanie období pred a po roku 1989).

Výskum transformácie priemyselnej štruktúry Bratislavy sa po technickej stránke skladal predovšetkým z:

- časovo a vecne náročného terénneho výskumu využívajúceho bežné metodické postupy v humánnej geografii (a to hlavne z dôvodu obmedzenosti využitia oficiálnych štatistických dát chránených “zákonom o ochrane individuálnych údajov”)
- základných štatistických analýz aplikovaných v geografii priemyslu s využitím výpočtovej techniky
- kartografickej, grafickej a tabuľkovej interpretácie informácií

Nosným cieľom práce bolo analyzovať zmeny v priemysle Bratislavy, v ktorej transformačné procesy v porovnaní s ostatnými územiaми Slovenska prebehli omnoho rýchlejšie a plynulejšie. Dôraz je kladený na štúdium výrazných premien, ktoré nastali za posledných pätnásť rokov. Ale aby sme poznali stav priemyslu v roku 1989, bolo potrebné časť práce venovať aj vývoju priemyslu v Bratislave. Ambíciou práce bol aj pokus o postihnutie najtypickejších prejavov transformácie a zároveň snaha zistiť či možno tieto procesy považovať za súčasť celosvetových ekonomických tendencií. Celkovo možno ciele práce zhrnúť do týchto bodov:

- I. Sumarizácia zákonitostí, ktoré boli typické pre centrálnu riadenú ekonomiku a ktoré určovali lokalizáciu a rozvoj priemyslu v období socialistickej industrializácie. Na základe poznania týchto špecifik, bolo možné porovnávať a vysvetľovať tieto procesy.
- II. Posúdenie zásadných zmien vo vývoji priemyslu Bratislavy po roku 1989 z hľadiska stratégie transformácie a jej výsledkov. Transformácia priemyslu je proces, ktorý sa v takejto forme nikdy neuskutočnil a preto aj spôsob jeho výskumu si vyžaduje nové prístupy a metódy poznávania, ktoré sa opierajú o analýzu priestorových, odvetvových a ďalších zmien v priemysle.
- III. Poukázať na príklade dvoch najvýznamnejších priemyselných podnikov Bratislavy (tzv. „vlajkových lodí priemyslu Bratislavy“) - Volkswagen Slovakia, a.s., Slovnaft, a.s., ako sa vyrovnali so situáciou po roku 1989. Tieto podniky boli vybrané aj z toho dôvodu, že vstupovali do transformačného obdobia z rôznych pozícií (kým Slovnaft, a.s. vlastne len potvrdzuje svoju pozíciu pred rokom 1989, Volkswagen Slovakia, a.s. musel začínať prakticky od nuly).

2. ZHODNOTENIE GEOGRAFICKEJ LITERATÚRY TÝKAJÚCEJ SA PROBLÉMOV PRIEMYSLU A JEHO TRANSFORMÁCIE

Úvodná podkapitola je venovaná vývojovým trendom svetového priemyslu v kontexte s globálnym vývojom svetového sociálnoekonomického systému. Použité odborné publikácie možno z obsahového hľadiska rozdeliť v súlade s obsahom samotnej práce do dvoch tematických okruhov: 1) priemysel, hospodárstvo a 2) socioekonomická transformácia, transformácia priemyslu.

2.1. Vývojové trendy svetového priemyslu v kontexte s globálnym vývojom svetového sociálnoekonomického systému

Sledujúc vývoj priemyslu od jeho začiatkov až po súčasnosť na globálnej celosvetovej úrovni možno vyčleniť niekoľko vývojových etáp, v rámci ktorých sa priemyselná výroba nielen líšila hlavnými technologickými postupmi, ale menila sa aj jej pozícia v hospodárstve jednotlivých štátov, resp. vo svetovej ekonomike ako celku. Viacerí autori, ktorí predložili „etapizáciu“ priemyselnej výroby, vychádzajú predovšetkým z ekonomického a priemyselného rozvoja najvyspelejších štátov sveta, ktoré sú hybnou silou rozvoja nielen priemyslu, ale aj ekonomiky ako takej. Tieto štáty priamo alebo nepriamo ovplyvnili vývoj priemyslu aj v iných regiónoch sveta. Názory jednotlivých autorov na identifikáciu etáp vývoja priemyslu sveta sa pochopiteľne líšia. Na tomto mieste je z tohto pohľadu zaujímavé prezentovať vyčlenenie základných etáp vývoja priemyslu dvoch autorov - D. Popjakovej (2001) a T. Strykiewiczza (1999), ktorí vlastne zhŕňajú poznatky viacerých iných geografov.

D. Popjaková (2001) vyčleňuje tri základné etapy vo vývoji priemyslu, pričom ako hlavné kritérium ich identifikácie použila základnú technológiu výroby. Jednotlivé etapy charakterizuje nasledovne:

- I. etapa – počiatočná etapa rozvoja priemyslu. Jej začiatky siahajú do druhej polovice 18. storočia, kedy začal proces transformácie manufaktúr na moderné priemyselné závody, resp. zakladanie takýchto závodov so strojovou výrobou. Typickými črtami nového priemyslu bola strojová výroba, produkcia veľkého množstva výrobkov a práca pre širší trh, presahujúca hranice regiónu a často aj štátu. Etapa končí približne na prelome 70-tych a 80-tych rokov 19. storočia, kedy aj začína ustupovať hegemonia Veľkej Británie vo svetovom priemysle (hospodárstve).
- II. etapa – je často označovaná ako fordizmus, nadviazala na predchádzajúcu etapu a zhora sa dá časovo ohraničiť prelomom 60-tych a 70-tych rokov 20. storočia. Jej názov odvodil taliansky intelektuál A. Gramsci v roku 1971 od zavedenia nového spôsobu výroby automobilov Henrym Fordom. Ten zaviedol v roku 1913 v Highland Parku v Michigane pri výrobe automobilov montážnu linku. Tento technologický postup umožňoval masovú produkciu štandardizovaných výrobkov, ktoré rešpektovali rozširujúci sa trh masového konzumenta regulovaný keynesianskymi makro-ekonomickými opatreniami.
- III. etapa – je vo všeobecnosti označovaná ako postfordizmus alebo postmodernizmus. Začína od začiatku spomínaných 70-tych rokov 20. storočia a trvá dodnes. Postfordizmus je označovaný ako nový systém kapitalistickej akumulácie kapitálu, formoval sa ako reakcia na fordizmus, v jeho pozadí stojí internacionalizácia a globalizácia priemyselnej výroby a najcharakteristickejšou črtou výroby je jej široko chápaná elasticnosť. Túto etapu môžeme charakterizovať nasledovnými prejavmi:
 - nastúpila a prebieha v období všeobecnej štrukturálnej transformácie hospodárstiev jednotlivých štátov. Je pre ňu typický proces deindustrializácie a terciarizácie hospodárstva. Rastie význam terciárnych a kvartérnych aktivít, ekonomické systémy vyspelých štátov sveta nadobúdajú charakter postindustriálnych spoločností.

- nastávajú d'alsie štruktúralne zmeny v priemysle (prvé štruktúralne zmeny nastali na začiatku fordizmu, keď sa postupne kľúčovými odvetviami stali strojárstvo, najmä výroba automobilov, elektronika a petrochémia). Tieto zmeny sa často označujú ako reindustrializácia. Ide o proces, keď v priemyselnej výrobe získavajú rozhodujúci význam nové vysoko technologické odvetvia, ako sú odvetvia elektroniky, presná a jemná mechanika, odvetvia organickej chémie, farmácie, letecký a kozmický priemysel a iné. Štruktúralne zmeny znamenajú ústup tradičných odvetví náročnejších na suroviny a vo väčšej miere zaťažujúcich životné prostredie.
- zmeny v priestorovom rozmiestnení priemyslu. Tieto zmeny sú podmienené tým, že lokalizáciu nových odvetví určujú nové lokalizačné faktory ako prístup k informáciám (napojenie priemyselných firiem na univerzity a vedecké inštitúty), dopravná infraštruktúra najvyššej funkčnej hierarchie (diaľnice, letiská, veľké prístavy), neznehodnotenú životné prostredie, možnosť regenerácie pracovných síl, výhody aglomerácie, významnosť trhu (jeho veľkosť, štruktúra, možnosti dopytu) i niektoré ďalšie. Nové priemyselné oblasti sú formované na všetkých priestorových úrovniach, od lokalít až po globálnu mierku. Príkladom najnižšej úrovne môže byť nový priemyselný park na juhozápadnom okraji Plzne v Českej republike, využívajúci výhody univerzity, diaľnice, polohy vo vzťahu k Nemecku a určite aj tradície priemyselného centra. Na globálnej úrovni môžeme uviesť príklad prudko sa rozvíjajúceho priemyslu v južnom Nemecku, ktoré ťaží, okrem iného, z výhodnej polohy v rámci Európy, dobrého životného prostredia, blízkosti Álp, prítomnosti viacerých univerzít a pochopiteľne z tradícií priemyslu.
- v priemysle získavajú rozhodujúci význam nové technológie. Zavádzanie nových „informačných“ technológií do priemyslu označujú niektorí autori ako tzv. mikroelektronickú alebo komunikačnú revolúciu. Veda, výskum a vývoj a kvalifikované pracovné sily sa, okrem iného, stali nevyhnutnou východiskovou bázou priemyslu. Zavádzanie nových technológií nenáročných na objem surovín a polotovarov umožňuje relokáciu priemyslu do nízko nákladových oblastí, znižovanie počtu pracovných síl – hlavne nekvalifikovaných, výrobu špecializovaných produktov (customized products) a získavať výhody zo sortimentu (economics of scope).
- významné organizačné a inštitucionálne zmeny. Prebieha tendencia posilňovania nadnárodných korporatívnych spoločností na jednej strane a takisto zvyšovanie významu malých a stredných firiem. Veľký význam sa prikladá medzifirmným vzťahom, t.j. vytváraniu produkčných sietí, či už medzi veľkou firmou a malými a strednými firmami, ako jeho subdodávateľmi, alebo medzi malými firmami navzájom (tzv. sieťové firmy, virtuálne firmy, satelitné firmy a pod.). Nové podmienky, ktoré zvýšili konkurenčný tlak na firmy, nútia firmy reagovať na ne prijímaním rôznych stratégií. Stratégiu môžeme charakterizovať ako spôsob vedenia firmy, ktorým sa firma snaží získať komparatívnu výhodu oproti svojim konkurentom. V zásade možno rozlíšiť stratégie založené na flexibilitu pracovného procesu a stratégie postavené na inovačnom správaní. Rôzne opatrenia na podporu priemyslu sa prijímajú aj na najvyššej úrovni, t.j. na úrovni riadenia štátu (podpora priamych zahraničných investícií, protekcionizmus, opatrenia regionálnej politiky, privatizácia strategických podnikov a iné).
- nastávajú zmeny v zamestnanosti podmienené najmä: a) väčšou flexibilitou v pracovných vzťahoch na trhu práce, b) zvýšenými nárokmi na kvalifikáciu pracovnej sily, c) vo väčšej miere sa žiadajú tzv. multifunkční pracovníci, schopní akceptovať zmeny náplne práce, d) vzrastá problém nájdenia a udržania si zamestnania a e) do popredia sa dostáva migrácia pracovných síl, vrátane zahraničnej.
- výrazne sa prejavuje internacionalizácia a globalizácia priemyselnej výroby. Prejavuje sa rast významu nadnárodných a medzinárodných firiem, podnikajúcich v globálnej mierke

celého sveta a využívajúcich výhody jednotlivých štátov a regiónov sveta. Globalizácia postihuje všetky stránky priemyslu (trh, samotné miesta výroby, technológie i sociálnu oblasť) čo súvisí s rozvojom dopravy, telekomunikačných technológií a informatiky. Možno konštatovať, že „elektronická super diaľnica“ znižuje priestor a skraca čas.

- mení sa ekonomické myslenie, motivácia a správanie firiem. Tieto zmeny podmieňujú socializáciu, ekologizáciu a všeobecne humanizáciu života. Ide o premenu obsahu a foriem práce, o zmenu životného štýlu, o nové usporiadanie medziľudských vzťahov na makro- i mikroúrovni, o nové trasy migrácií obyvateľov v rámci celej planéty i jednotlivých štátov, o genézu novej hierarchie hodnôt a pod.

Pozoruhodné hodnotenie vývoja priemyslu ukazuje vo svojej práci T. Strykiewicz (1999). Koncepciu, ktorú vysvetľuje si možno predstaviť ako sériu dlhých vln, ktorá začala na konci 18. storočia. Každá vlna trvá približne 50 rokov a skladá sa zo štyroch fáz: konjunktúry, recesie, depresie a ozdravenia (oživenia hospodárstva). Táto koncepcia je v literatúre známa ako „Dlhé vlny a fázy cyklu Kondratieva“. Každá dlhá vlna je spojená so všeobecnou veľko-mierkovou zmenou technológií v priemysle a táto zmena je pomenovaná ako zmena technologicko-ekonomickej paradigmy. Takáto zmena generuje celý reťazec inovácií v globálnom systéme priemyselnej výroby, organizácii hospodárstva a tiež v spôsoboch spoločenskej regulácie. Pri každej zmene sa objavujú nové lokalizačné možnosti a následný hospodársky rozvoj. Po určitom čase sa dynamika rastu znižuje, nastáva nasýtenie dopytu, zisky firiem sa znižujú, nastáva postupný úpadok priemyslu. Doteraz boli úplne identifikované štyri vlny Kondratievovho cyklu, piata začala a ešte nie je ukončená. Každá vlna je opísaná šiestimi charakteristikami:

- pomenovanie vlny a obdobie pôsobenia,
- hlavné odvetvia – „nositelia“ inovácie,
- využívaná infraštruktúra,
- organizácia priemyselnej výroby,
- úloha štátu
- inovačné regióny – „lídri“ zmien.

Opis jednotlivých dlhých vln – technologicko-ekonomických paradigiem priemyselnej výroby:

I. dlhá vlna – K1

- skorá mechanizácia, 1770/80 – 1830/40
- hutníctvo a výroba železa, využívanie vodnej energie, textilný priemysel, výroba textilných strojov
- splavné vodné toky, cesty s tvrdým povrchom
- malé firmy (do 100 zamestnancov), individuálne vedenie firiem, lokálny kapitál, mechanizácia a hromadná produkcia výroby umožňujú nárast ziskov
- ústup inštitucionálnych pozostatkov feudálneho štátu, malý vplyv na prevádzku firiem
- Veľká Británia, Francúzsko, Belgicko

II. dlhá vlna – K2

- energia vodnej pary a železnice, 1830/40 – 1880/90
- stroje založené na využití sily pary, využívanie železa a ocele, stroje a zariadenia pre železnice
- železnice, námorná doprava
- akciové spoločnosti, spoločnosti s r. o., ďalší nárast objemov výroby, rozširovanie trhov odbytu výrobkov, okrem iného ako dôsledok zdokonaľovania dopravy
- Laissez-faire (štát ochraňuje pravidlá voľného trhu)
- Veľká Británia, Francúzsko, Belgicko, Nemecko, USA

III. dlhá vlna – K3

- elektrotechnický priemysel, 1880/90 – 1930/40

- stroje a zariadenia pre energetiku, zbrojársky priemysel, výroba chemikálií (okrem iných aj syntetických farieb)
- distribúcia energie
- objavenie sa veľkých firiem, kartelov, trustov, koncentrácia finančného kapitálu
- začiatky sociálnej politiky a inštitúcií spoločenského prospechu
- Nemecko, USA, Veľká Británia, Francúzsko, Belgicko, Holandsko, Švajčiarsko

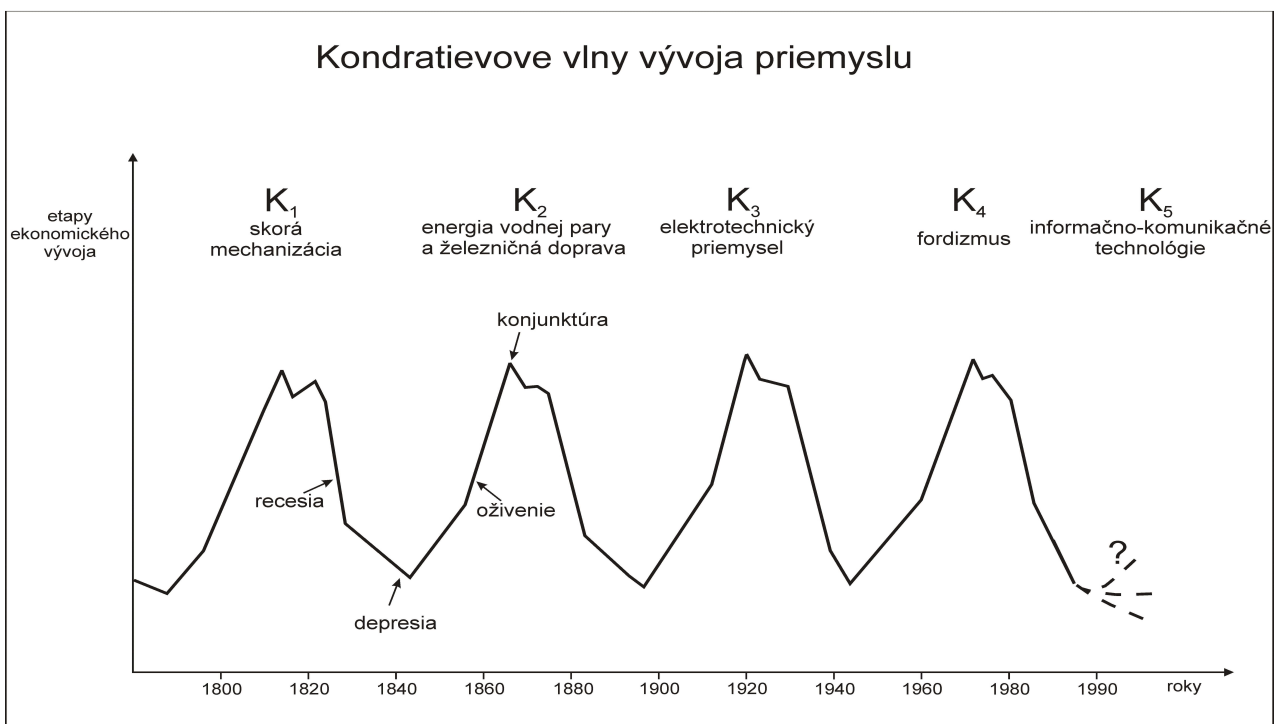
IV. dlhá vlna – K4

- fordovská pásová hromadná výroba, 1930/40 – 1980/90
- Veľká Británia, Francúzsko, Belgicko
- výroba osobných i nákladných automobilov, lietadiel, spotrebného tovaru, syntetických látok, petrochémia
- diaľnice, letiská a letecká doprava
- mnohonárodné korporácie, konkurencia oligarchií, hromadná produkcia a štandardizácia kvality výroby, vznik nových priemyselných regiónov
- Welfare state (štát blahobytu so silne rozpracovaným systémom intervencií)
- USA, Nemecko a ďalšie štáty Európskej únie, Švajčiarsko, Japonsko, Kanada, Austrália

V. dlhá vlna – K5

- informácia a komunikácia, 1980/90 - ?
- počítače a ich programové vybavenie, mikroelektronika, roboty, optické prístroje, telekomunikácie, informačné služby
- telekomunikačné siete, satelity
- rozvoj elastických systémov výroby (napr. „just in time“), ako reakcia na individualizáciu dopytu, získavanie výhody zo sortimentu (economies of scope), vytváranie rôznych štruktúr sietí malých a stredných firiem
- deregulácia
- Japonsko, USA, štáty Európskej únie (osobitne Nemecko a Švédsko), východoázijské malé tigre (Tajwan, Južná Kórea), Kanada, Austrália

Obr. č. 1



2.2. Publikácie zamerané na problémy štúdia geografie priemyslu

Geografia priemyslu sa začala formovať na začiatku 20. storočia. Prudký rozvoj nastal v období po 2. svetovej vojne hlavne v krajinách s rozvinutým priemyslom. Ako samostatná vedná disciplína bola geografia priemyslu ustanovená v rámci 22. medzinárodného kongresu geografov v Montreale v roku 1972, kde sa vytvorením pracovnej skupiny geografie priemyslu dostala na úroveň ostatných geografických disciplín. O štyri roky neskôr na ďalšom kongrese v Moskve bola pracovná skupina premenovaná na „Komisiu pre priemyselné systémy“ (Industrial systems, predseda F. E. I. Hamilton) a pod týmto názvom pracovala ďalších 8 rokov. Na 25. kongrese v Paríži v roku 1984 bola vytvorená nová komisia s názvom „Komisia IGU pre priemyselné premeny“. V tomto období boli za hlavný vedecký problém geografie priemyslu považované aktuálne zmeny v priemyselných technológiách, organizácii, štruktúre a rozmiestnení priemyslu (B. Kortus, 1986). Komisia vyvíjala činnosť až do roku 1992. V tomto roku bola vytvorená nová komisia pod názvom „Organizácia priemyselného priestoru“. Predsedom komisie bol Sergio Conti z Talianska, ktorý v roku 1999 predal funkciu Kórejcovi Sam Ock Parkovi. Ten sa na 29. Medzinárodnom geografickom kongrese stal predsedom komisie „Dynamika v ekonomickom priestore“.

Aby však geografia priemyslu mohla byť považovaná za vedu musela si vytvoriť svoju teóriu. Z tohto pohľadu sa považuje za najdôležitejšiu teória priemyselnej lokalizácie.

Aj na Slovensku sa veľká pozornosť v geografii priemyslu venuje analýze lokalizačných faktorov ovplyvňujúcich výstavbu priemyselných závodov. Tejto problematike sa už niekoľko desiatok rokov venujú ekonómovia, geografi a ďalší pracovníci, ktorí sa zaoberajú otázkami teritoriálneho plánovania

Lokalizáciu, čiže umiestnenie v nejakom území, podstatne ovplyvňujú tzv. lokalizačné faktory. Lokalizačné faktory sú určité ekonomické sily, ktoré pôsobia na voľbu určitej lokalizácie (A. Weber, In. R. Lacko, 1969). Sú to ekonomické výhody, ktoré sa získavajú tým, že sa určitá výroba lokalizuje na takom mieste, v ktorom oproti iným miestam možno dosiahnuť určitých výhod. Pod výhodou sa rozumie možnosť vyrábať na určitom mieste efektívnejšie ako na inom. Lokalizačný faktor je pre danú výrobu tým významnejší, čím viac ovplyvňuje celkovú efektívnosť výroby.

V práci R. Lacka (1969) sa stretávame s prehľadom vývoja lokalizačných teórií priemyslu a lokalizačnými faktormi, tak ako ich chápali jednotliví autori (A. Weber, W. Laundhardt, T. Palander, A. Lösch a ďalší). V minulosti bola závislosť lokalizácie priemyselného závodu od prepravných nákladov väčšia, čomu zodpovedá aj pomerne veľký počet teórií zameraných na analýzu prepravných nákladov. Ako prvý modelovo riešil problém nájdenia bodu minimálnych prepravných nákladov Wilhelm Laundhardt v práci „Die Bestimmung des zweckmässigsten Standortes einer gewerblichen Anlage“ (1882). Vo svojom modeli abstrahoval od všetkých lokalizačných faktorov s výnimkou dopravných nákladov, ktoré postavil do centra svojej analýzy. Domnieval sa, že umiestnenie priemyselnej jednotky v rozhodujúcej miere závisí od polohy zdrojov surovín a pomocných materiálov na jednej, a od miesta spotreby hotových výrobkov, t.j. od trhu, na strane druhej. Preto hľadá lokalizačné optimum pre danú firmu z hľadiska dopravy. Laundhartov model prevzal a rozvinul nemecký ekonóm a sociológ Alfréd Weber, ktorý sa všeobecne považuje za „otca“ teórie priemyselnej lokalizácie. Jeho práca „Über den Standort der Industrie“ (1909) je považovaná za fundamentálne dielo priestorovej teórie. Zhrnul v nej dovtedajšie poznatky a rieši tu problém, ako umiestniť priemyselný závod, vzhľadom k stálym trhom a zdrojom surovín s cieľom minimalizovať dopravné náklady. Rozoznáva tri faktory, ktoré majú najdôležitejší vplyv na voľbu lokalizácie, a ktoré na seba navzájom pôsobia: faktor dopravných nákladov, faktor nákladov na prácu, faktor aglomerácie. Dopravný faktor vplýva na lokalizáciu závodu do takého miesta, kde sú najmenšie dopravné náklady. Výška dopravných nákladov je závislá na váhe prepravného substrátu a vzdialenosti, na ktorú je nutné tovar prepraviť. Do úvahy sa

berú aj tarify. Všetky ostatné faktory, ktoré môžu ovplyvňovať výšku dopravných nákladov (druh použitých dopravných prostriedkov, stupeň ich využitia a pod.) je nejakým spôsobom možné prepočítať na váhu a vzdialenosť. Faktor pracovných nákladov sa prejavuje v snahe lokalizovať závod do miesta, kde sú lacné pracovné sily. Tejto teórii sa vyčítalo viacero nedostatkov, ale je potrebné si uvedomiť, že sám autor pokladá svoju prácu za začiatok a nie za koniec abstraktného vedeckého bádania. J.G. Sauškin (1973) dokonca konštatoval, že cieľom Weberovej teórie nemal byť iba výber a zdôvodnenie novej lokalizácie, ale skôr výber miest priemyselnej činnosti určených k likvidácii v súvislosti s procesom koncentrácie výroby, kedy veľké korporácie pohlcovali menšie firmy, čo je veľmi diskutabilné. V ďalších rokoch rozvíjali Weberovu teóriu hlavne predstavitelia tzv. priestorovej ekonómie. Brali do úvahy ďalšie parametre, ale základnou podstatou teórie zostala myšlienka minimalizácie nákladov a maximalizácie ziskov pri lokalizácii. Najväčším prínosom pre rozvoj teórie optimálneho rozmiestnenia priemyslu boli práce T. Palandera (1935), A. Löscha (1940, 1954), E. M. Hoovera (1948), M.L. Greenhuta (1956) a W. Isarda (1960). Z uvedených autorov je potrebné spomenúť dielo švédskeho ekonóma Torda Palandera (Beiträge zur Standortstheorie, 1935). Za najdôležitejší lokalizačný faktor považuje dopravu. Rozoberá vzťahy medzi dopravnými nákladmi a jednotlivými druhmi používaných dopravných prostriedkov, konkurenciu medzi nimi, prihliada k prípadom používania viacerých dopravných prostriedkov pri tom istom dopravnom úkone.

V krajinách „východného bloku“ socialistickú verziu teórie priemyselnej lokalizácie rozvinul predovšetkým A.E. Probst (1965). Podľa V. Székelyho (1989b) všetci uvedení autori pod optimálnou lokalizáciou rozumeli iba ekonomickú optimálnosť, ktorá predstavovala najvýhodnejšie umiestnenie priemyselnej aktivity, výlučne realizovanej iba ekonomicky mysliacim človekom.

História spriemyselňovania nám ukazuje, že lokality a priestorové modely hospodárstva môžu napriek určitým zotrvačným tendenciám dlhodobo podliehať výrazným zmenám. V pozadí stojí zmena významu lokalizačných faktorov, ktorá súvisí so zmenou ekonomickej štruktúry, ako aj so zavedením nových výrobných, dopravných a komunikačných techník. So štruktúrnymi premenami v hospodárstve od primárneho (poľnohospodárstvo), po sekundárny (priemysel) a terciárny sektor (služby a informatika) sa spájal aj posun lokalizačných faktorov dôležitých v tom-ktorom období. Faktor pôda a pozemok, ktorý je veľmi dôležitý pre von Thünenov model, v ranej fáze industrializácie stratil význam v dôsledku blízkosti surovín, dôležitej pre priemyselné podniky, a všeobecne výhodných dopravných podmienok vo Weberovom, resp. neoklasickom modeli. Rast priemyselnej deľby práce medzi odvetviami, ako aj v rámci odvetví má za následok, že priestorová blízkosť iných podnikov a zariadení nadobúda dôležitosť. Tomu zodpovedá aj intenzívna orientácia teórie na aglomeračné efekty.

Na kvalitatívne vyšší stupeň sa dostalo rozpracovanie teórie lokalizácie zohľadnením aj neekonomických požiadaviek, s pohľadom na človeka ako na bytosť s nielen čisto ekonomickým správaním. Pripúšťali sa aj iné okolnosti, ktoré ovplyvňujú jeho rozhodovanie (preferencie neekonomických výhod). Nový spôsob pohľadu na výber optimálnej lokalizácie (nielen priemyselnej) bol rozvíjaný geografmi, predstaviteľmi tzv. behaviorálneho smeru (napr. R. Cyert - J. March, 1963, D. Harvey, 1969, E. Pred, 1972 a M. Schmenner, 1982), ktorí pri štúdiu reálnych priemyselných systémov a ich rozmiestnenia nachádzali určité pravidelnosti iba pri značnom zovšeobecnení, so stratou identity študovaných objektov. Reorientácia pri rozpracovaní teórie však súvisela hlavne s celkovými zmenami vo svete, a to hlavne s rozvojom dopravy, energetickými krízami, so zložitou politickou situáciou, s rastom veľkých priemyselných korporácií a ich podiele na celosvetovej priemyselnej výrobe a pod. Vzdialenosť, ktorá bola vo Weberovej teórii (cez dopravné náklady) považovaná za najdôležitejší prvok vhodnej lokalizácie priemyselného závodu, bola následne v rade štúdií silne redukovaná.

Pri neskoršom rozpracovávaní teórie priemyselnej lokalizácie sa ďaleko viac pozornosti venovalo sociálnej funkcii priemyslu. Možno však skonštatovať, že ako Weber, tak aj neoklasické teórie, ako idealizované konštrukcie súvisiace s hľadaním najvýhodnejšieho rozmiestnenia na základe maximálneho zisku, tak aj behaviorálny prístup s dôrazom na priestorové aspekty procesu rozhodovania a správania sa priemyselných podnikov a tiež teoretické úvahy ovplyvnené učením K. Marxa posunuli tvorbu teórie do kvalitatívne vyššej polohy, k dokonalejšiemu vysvetleniu priestorovej organizácie priemyslu. Výskumy geografov viedli skôr k identifikovaniu a objasneniu lokalizačných faktorov a priemyselných regiónov, ako k testovaniu teórie.

Nová teória priemyselnej lokalizácie, ktorá by brala do úvahy sociálnu funkciu, nebola do dnešnej doby rozpracovaná. Existujú iba určité obmeny, ktoré sa historicky vyvinuli a prispeli k pochopeniu rozmiestnenia priemyselnej výroby. Je otázne, či v súčasnom systéme globálnej ekonomiky a pri absolútnej deformácii tradičných lokalizačných väzieb pri rozhodovaní nadnárodných korporácií o umiestnení priemyselného závodu má zmysel vedecky naväzovať na klasickú Weberovu lokalizačnú teóriu.

L. Mištera (1978) tvrdí, že uplatňovanie rôznych lokalizačných faktorov pri rozmiestnení priemyselných závodov vychádza:

- zo špecifických podmienok rôznych druhov priemyselných výrob (priemyselných odvetví, resp. odborov)
- z priestorovej a územnej diferenciácie krajiny, resp. jej geografického potenciálu
- z historického vývoja v závislosti na stupni rozvoja

So všetkými sa dá súhlasiť. Veď napríklad drevospracujúci priemysel má iné lokalizačné činitele, ako potravinársky priemysel. Priemyselné závody majú veľký vplyv na rozmiestnenie obyvateľstva, osídlenie v oblasti a sústreďovanie obyvateľstva do väčších sídel - miest. Sú teda hlavným regiónotvorným a mestotvorným činiteľom.

Technologické zmeny a všeobecné zlepšenie dopravného systému znižujú význam dopravných nákladov. Výrobné podniky sa tak viac vymanili spod pôvodných lokalizačných požiadaviek (blízkosť k surovinám alebo k trhu). Silnejšia orientácia na faktor - pracovná sila - v mnohých priemyselných odvetviach spôsobila priestorovú dekoncentráciu do vidieckych oblastí. Ako uvádzajú vo svojej práci G. Törnqvist - A. Pred (1973) v povojnovom období sa zvyšoval význam technologických aktivít v rámci podnikov (oddelenia výskumu a vývoja), ako aj mimo nich (výstavba univerzít a výskumných centier). V sedemdesiatych rokoch sa kládol mimoriadny dôraz na získavanie informácií a potrebu získavania kontaktov. Podľa F. Tödtlinga (1990) sa v osemdesiatych rokoch ako dôležitý lokalizačný faktor ukázala najmä blízkosť k univerzitám a výskumným zariadeniam, plne rozvinutá komunikačná infraštruktúra, vysoko kvalifikované pracovné sily, ako aj dobré životné podmienky, ktoré dokážu pritiahnúť vysoko kvalifikované pracovné sily.

Podľa G. Maier - F. Tödtling (1987) ide pri štúdiu lokalizácie na jednej strane o otázku, do akej miery má lokalizácia podniku alebo závodu vplyv na jeho hospodársky výsledok, napr. na jeho náklady, výnosy, zisk alebo inovatívnu schopnosť. Na druhej strane sú zaujímavé aj vplyvy podniku na jeho okolie, napr. vplyv na zamestnanosť a príjmy, alebo spájanie sa s inými podnikmi. Podniky ako otvorené systémy sú mnohako spojené so svojím sociálno-ekonomickým okolím a podstatná časť týchto vzťahov sa formuje a závisí od lokalizácie. Mimoriadne dôležité sú pritom vzťahy k zásobovaciemu trhu (inputová strana) a vzťahy k odbytovému trhu (outputová strana). Pre väčšinu podnikov tvoria vzťahy so zásobovacím a odbytovým trhom najdôležitejšie spojenie s okolím. V týchto dvoch oblastiach sú k dispozícii najmä tieto priestorovo diferencované faktory:

Input

- prírodné zdroje (závisia od ich výskytu, resp. od stavu životného prostredia)

- pracovné sily (varírujú podľa klasifikácie, stupňa odborovej organizovanosti a mzdovej úrovne)
- dodávatelia tovaru a služieb (v závislosti od hustoty podnikov a štruktúry odvetvia)
- informačná a inovačná dostupnosť (možnosti kontaktov s výskumnými zariadeniami, s relevantnými službami a transferovými zariadeniami)

Output

- prístup na trh výrazne kolíše v rôznych lokalitách a to tak z hľadiska dopravných nákladov a trhového potenciálu, ako aj z hľadiska informácií a kontaktov umožňujúcich nadviazanie obchodného vzťahu

Keďže prístup na trh ako aj disponibilita a cena inputov zvyčajne kolíše v závislosti od lokality, tvoria tieto vplyvy dôležitý základ lokalizačného rozhodnutia. Lokalizačné rozhodnutie je veľmi ťažké a komplexné rozhodnutie, lebo treba prihliadať na mnoho faktorov, ktoré majú veľmi dlhodobú pôsobnosť.

Podľa viacerých autorov možno v literatúre nájsť tri rôzne koncepcie lokalizačnej analýzy: neoklasické alebo normatívne, behavioristické a štruktúrne.

Neoklasické koncepcie vychádzajú z poznania dokonale informovaných, mobilných a racionálne konajúcich podnikateľov, ktorí hľadajú miesto lokalizácie maximalizujúce zisk, v každom prípade aj minimalizujúce náklady alebo maximalizujúce výnosy. Táto koncepcia sa označuje aj ako normatívna, pretože z nich možno odvodiť správanie podniku pre lokalizáciu na optimálnom mieste. Toto deduktívne východisko ukazuje, ako by sa mali podniky za určitých podmienok správať. Neoklasické teórie boli kritizované, napr. z dôvodov, že ciele podnikov nepredstavujú optimalizáciu, ale hľadanie uspokojivých riešení, lokalizačné faktory majú obmedzený význam (napr. rozhodujúcim faktorom môže byť bydlisko podnikateľa).

Prívrženci behavioristických východísk neskúmajú, „ako by sa podniky mali správať“, ale ako pri lokalizačných rozhodnutiach naozaj postupujú, a ako sa správajú v reálnych podmienkach. Na rozdiel od neoklasických koncepcií sa tu postupuje induktívne. Ukazuje sa, že podniky namiesto optimalizačných prepočtov väčšinou uplatňujú zjednodušené pravidlá, rutinu, vyplývajúcu zo skúseností (heuristika). Podľa R.R. Nelsona - S.G. Wintera (1982) heuristické sú vzory riešení, pri ktorých vedome nejde o optimálne riešenie, ale treba nájsť s obhájiteľnými nákladmi akceptovateľné riešenie s realistickými hodnotami veličín, ktoré majú v konečnom dôsledku vplyv na efektivitu investícií. Vhodnou heuristikou možno zredukovať komplexnosť problému rozhodovania a dosiahnuť uspokojivé riešenie. Ak optimalizačný prepočet vyžaduje vysoké náklady na informácie, čas a zdroje (napr. pri neoklasickej normatívnej koncepcii), uplatnením heuristiky investori môžu vďaka úspore nákladov kompenzovať stratu, vzniknutú odchýlkou od optima.

Lokalizačné rozhodnutia sú z hľadiska dlhodobých následkov pre investorov neisté a pôsobia komplexne. Neistota a komplexnosť pôsobenia do budúcnosti spôsobujú nízku vypovedaciu schopnosť akýchkoľvek optimalizačných schém

V prípade prijímania lokalizačného rozhodnutia treba spomenúť tieto heuristické postupy:

- stupňovité lokalizačné rozhodnutie: územná dimenzia lokalizačného rozhodnutia sa rozloží na viacero úrovní (napr. kraj, región, presná lokalita) a na každej z nich sa o lokalizácii rozhodne osobitne. Hoci sú tieto rozhodnutia v skutočnosti spojené, prijímajú sa osobitne od seba. Najprv sa na základe národných indikátorov zvolí krajina, následne v rámci krajiny na základe regionálnych charakteristík región, atď., až kým sa nenájde konečná lokalita.
- sústredenie sa na mimoriadne dôležité faktory: pri tejto stratégii sa vplyv lokalizačného problému redukuje tým, že sa zohľadňujú iba tie faktory, ktoré sa považujú za mimoriadne dôležité.

- hľadanie uspokojivej lokality: pripúšťa sa zjednodušenie, pokiaľ ide o počet analyzovaných potenciálnych miest. Namiesto toho aby sa analyzovala každá možná lokalita a nakoniec vybrala tá optimálna, najskôr sa určí kritérium jej akceptovateľnosti a potom sa skúmajú jedna po druhej všetky, kým sa nájde akceptovateľná. Uspokojivé riešenie je potrebné hľadať v optimálnych informáciách, ktoré sú k dispozícii.
- minimálne požiadavky na lokalizačné faktory: odhliada sa od vzájomného pôsobenia lokalizačných faktorov a ich komplexného vplyvu na hospodársky výsledok podniku. Na možných lokalitách sa každý lokalizačný faktor pozoruje osobitne a dané miesto sa ďalej sleduje iba v prípade, ak pre všetky faktory spĺňa minimálne požiadavky.
- napodobňovanie: pri tejto stratégii sa vyberá miesto, aké si už zvolili iné úspešné podniky. Staví sa na tom, že lokalizačné rozhodnutia podnikov nepretržite reviduje výberový trhový mechanizmus a tie podniky, ktoré sú v konkurenčnom procese úspešné, sa museli rozhodnúť mimoriadne dobre. Neprihliada sa pritom na fakt, že lokalizačné podmienky aj vplyv iných strategických rozhodnutí sa neustále menia.

Behavioristické koncepcie považujú lokalizačné rozhodnutie za viac zviazané s inými strategickými podnikovými rozhodnutiami, napr. s rozhodnutiami o výrobnom programe, kapacitných zmenách, výrobnej technológii.

Lokalizačné rozhodnutie závisí od schopnosti racionálne analyzovať a plánovať, pričom racionálnosť rozhodnutia ovplyvňuje:

- vysoká disponibilnosť v získavaní informácií (závisí od prepojenia s okolím) a schopnosť využiť tieto informácie; väčšie podniky, resp. podniky s prevádzkami sú informáciami vybavené lepšie, preto sa predpokladá vyššia racionálnosť rozhodnutia.
- množstvo disponibilných zdrojov a organizačné predpoklady podniku – lepšie vybavenie zdrojmi umožňuje podrobnejší proces získavania informácií a rozhodovania, uľahčuje znášať náklady; medzinárodné a globálne lokalizačné rozdiely môžu využívať aj možnosť lokálnej špecializácie (napr. kvalifikačne náročné funkcie sa sústreďujú v centrálnych miestach, výroba náročná na odbornú pracovnú silu v priemyselných oblastiach, výroba s nižšími kvalifikačnými požiadavkami vo vidieckych oblastiach); ukázalo sa, že veľké podniky majú lepšiu schopnosť získavať informácie a spracúvať ich, ako aj vyššiu mobilitu a územne podstatne väčší akčný rádius, preto sú schopné dobre využívať lokalizačné výhody v rozličných regiónoch a krajinách
- ďalšie strategické podnikové rozhodnutia, týkajúce sa voľby výrobného programu, služieb, technológie, zámerov expandovať výrobné odbory, diverzifikovať do nových oblastí, plánovanie založenia novej pobočky, resp. presťahovanie podniku a pod. (interné kapacity na takéto plánovanie majú predovšetkým mnohoregionálne a mnohonárodné podniky).

Behavioristické koncepcie boli kritizované najmä pre uprednostňovanie manažérskeho pohľadu pri zanedbávaní národohospodárskych súvislostí, zamestnaneckých záujmov, ako aj vplyvov na lokálny a regionálny rozvoj.

Štruktúrnú koncepciu vo svojej práci dobre rozobral A. Scott (1982). Táto koncepcia kritizuje predchádzajúce v tom, že sú príliš zamerané na jednotlivosť a slabé začlenenie do národohospodárskych a celospoločenských procesov. Vychádza z toho, že svetové hospodárstvo prechádza fázami, v ktorých dominujú určité rámcové podmienky a výrobné koncepty, a z ktorých spätne vyplývajú určité technologické, organizačné a aj lokalizačné štruktúry. Podľa tejto koncepcie lokalizačné podmienky nie sú dané, ale sú vytvárané v spoločenskom výrobnom a reprodukčnom procese, a teda sú výsledkom sociálnych procesov. Vytvárajú ich:

- stratégie veľkých podnikov, napr. svojim dopytom po určitej pracovnej sile, dodávateľoch, službách, infraštruktúre

- konflikty medzi kapitálom a prácou, ktoré ovplyvňujú lokálne pracovné podmienky a výšku miezd
- politika štátu – svojou infraštruktúrnou politikou a celkovým uplatňovaním hospodárskej politiky má štát dôležitú úlohu vo výrobných a lokalizačných podmienkach

Medzi lokalizačnými podmienkami má prednostný význam faktor pracovnej sily (ostatné strácajú dôležitosť vplyvom technologického a organizačného vývoja), pričom vzťahy medzi kapitálom a prácou považujú zásadne za konfliktné.

Dôležitosť jednotlivých faktorov ovplyvňujúcich lokalizáciu závisí od druhu výrobku, resp. typu technológie. Rozhodujúce faktory musia spĺňať požiadavky na množstvo, kvalitu a cenu. Výrobné procesy môžu byť náročné na pôdu (poľnohospodárstvo, veľkoobchod, skladovanie), zdroje (baníctvo, energetika, potravinársky, drevospracujúci priemysel, cestovný ruch), kapitál (odvetvia s automatizovanými výrobnými procesmi, ako automobilový priemysel, papierenský, chemický priemysel), alebo prácu a kvalifikáciu (rozlišujeme výrobné procesy s nízkymi – napr. odevný priemysel alebo s vysokými požiadavkami na kvalifikáciu – elektronika).

Lokalizačná dôležitosť faktora závisí aj od stupňa lokalizácie (koncentrácia výskytu v niekoľkých málo lokalitách) a mobility (možnosť presunu a náklady). Nemobilné sú napr. pôda, aglomeračné efekty, málo mobilné sú neskladné a ťažké výrobky, kaziace sa výrobky, služby, pracovné sily (mobilitu ovplyvňujú rodinné a sociálne väzby, vek, vzdelanie, rodinný stav), vysoko mobilné sú najmä informácie.

Faktor kapitál je vzhľadom na svoj výskyt tiež priestorovo výrazne koncentrovaný a jeho mobilita závisí od druhu kapitálu, najmobilnejší je finančný kapitál. Investovaný kapitál môže byť vecný (je nemobilný) alebo investičný (mobilita závisí od druhu organizácie a typu podniku).

Z ďalších prác zameraných na analýzu lokalizačných faktorov treba spomenúť práce J. Mládeka (1990b, 1993a, 1993b). V prvej z týchto prác autor analyzuje lokalizačné predpoklady pre rozvoj priemyselných odvetví na Horehroní. V druhej práci sa zaoberá faktormi, ktoré pôsobili pri lokalizácii strojárkeho priemyslu na strednom Považí v jednotlivých etapách rozvoja tohto odvetvia. V tretej práci hodnotí formovanie odvetvovej štruktúry priemyslu v regióne Poprad. Na konci 19. a začiatkom 20. storočia - v počiatkoch rozvoja priemyslu - sa pri lokalizácii priemyslu uplatňovalo dobré cestné spojenie. Významným impulzom pre rozvoj priemyslu, ako uvádza autor, bola výstavba Košicko-bohumínskej železnice (1871-1872). A to hlavne z toho dôvodu, že v tomto období boli dopravné náklady jedným z rozhodujúcich faktorov lokalizácie priemyslu, čo sa prejavilo na jeho rozvoji práve v centrách so železničnou dopravou.

Žiaľ neexistuje práca, ktorá by sa venovala lokalizačným faktorom priemyslu v Bratislave. S touto problematikou sa stretávame iba v niekoľkých širšie zameraných prácach K. Ivaničku (1964a, 1974) hodnotiacich priemyselnú štruktúru na Slovensku a v niekoľkých príspevkoch publikovaných v rôznych zborníkoch.

P. Korec (1995) sa vo svojom príspevku zaoberá problémami lokalizácie priemyslu v Bratislave. Pri všeobecnej charakteristike priestorovej štruktúry Bratislavy upozornil na niekoľko jej osobitostí, ktoré vo viacerých smeroch podmieňujú ďalší rozvoj mesta. Z nich sa priemyslu dotýkajú nasledujúce:

- rozsiahle priemyselné areály lokalizované vo vnútri mesta. Veľké priemyselné závody, budované v čase ich vzniku na okraji mesta, sa priestorovým rozširovaním Bratislavy stali organickou súčasťou mesta
- umelá bariéra priestorového rozvoja na východe mesta. Vzhľadom na zlý odhad priestorového rozvoja Bratislavy bola v jej polohove i stavebne najpriaznivejšom smere vybudovaná bariéra, ktorej súčasťou je aj priemyselný závod Slovnaft

Ako ďalej autor uvádza, dlhé obdobie nebol priemysel prekážkou rozvoja mesta. Až po vojne, v súvislosti s priestorovým rozvojom mesta, sa touto prekážkou stal. Priemyselné areály sa stali organickou súčasťou mesta. Okolo nich boli vybudované, vo väčšej i menšej vzdialenosti, veľké obytné komplexy. Radikálne riešenie problémov vyplývajúcich z lokalizácie priemyslu bolo v uplynulých 40-tich rokoch stále odkladané. Vývoj mesta po roku 1989 však ukazuje, že relokácia, ako aj zmeny v odvetvovej štruktúre priemyslu, sú nevyhnutné.

Podľa práce autorov R. Matykowski - A. Tobolska (1994) sa z priestorového hľadiska funkčnosť hospodárskych subjektov dotýka predovšetkým dvoch sfér činnosti:

- 1) sféry lokalizačnej - zahŕňa otázky výberu jednotlivkej lokalizácie sídla firmy, výberu rozhodnutia o relokácii do iných oblastí, či uprednostňovania vybraných priestorov
- 2) sféry, ktorá je reakciou na meniace sa priestorové podmienky, prejavuje sa vo forme adaptability, resp. elasticity výroby, výrobných subjektov. V dôsledku tohto správania sa podnikov sa vytvára istá priestorovo-druhová štruktúra hospodárskej činnosti, ktorá značne mení priestorovú štruktúru priemyslu.

Charakteristickým rysom pre súčasnú geografiu priemyslu je pomerne široký okruh riešených problémov. Dôležitý výber lokalizácie novej priemyselnej aktivity je výrazne doplnený analýzou priestorového fungovania a interakciou existujúcich priemyselných systémov. Možno skonštatovať, že táto téma výskumu postupne získavala prioritné postavenie. Vedeckotechnický pokrok však pozmenil otázku skúmaných vzťahov. V minulosti prevládajúce štúdium vzťahov priemysel – priemysel, bolo častokrát nahradené štúdiom vzťahov priemysel – nevýrobná inštitúcia (vedeckovýskumná základňa, laboratória, technologické parky, informačné strediská a iné), ktoré majú neustále väčší význam pre kvalitatívny rozvoj priemyslu. Tradičným zameraním ostáva výskum úlohy priemyslu v rozvoji zaostalých území. Ukazuje sa, že periférne oblasti môžu byť atraktívnejšie pre rozvoj niektorých priemyselných odvetví, ako tradičné priemyselné centra. Vzrastá záujem o analýzu vzájomného vzťahu medzi zmenami v technológiách priemyselnej výroby a regionálnym rozvojom. Pozornosť, ktorá bola dlhý čas venovaná mikroanalýzám sa so vzrastajúcim významom globalizácie presúva tiež na makroanalýzy. Pokračuje sice záujem o štúdium optimálnych teritoriálnych výrobných komplexov, ale stále väčší dôraz sa kladie na procesy reštrukturalizácie priemyslu v industriálnych oblastiach. Na okraji záujmu neostáva ani štúdium vzťahu medzi priemyslom a životným prostredím.

Medzi ďalších predstaviteľov povojnovej geografie priemyslu, ktorí výrazne prispeli k rozvoju tejto mladej vednej disciplíny patrili C.D. Harris (1954a, 1954b), F.E.I. Hamilton (1974), D. Gregory (1982), C.W. Lever (1985) a ďalší. V 90-tych rokoch mali teoretický prínos najmä práce J.A. Pecka a A. Tickela (1992), D. Leborgna a A. Lipietza (1992), R. Haytera (1997), G. Grabhera a D. Starke (1998).

Geografia priemyslu v bývalom Československu má ešte kratšiu tradíciu ako vo svete. Počiatky geografie priemyslu možno datovať do druhej polovice 50-tych rokov. V roku 1958 K. Ivanička publikoval príspevok „Predmet, metódy a vývinové smery geografie priemyslu“. Tento geograf publikoval aj prvé monografie venované geografii priemyslu: Geografia priemyslu Hornej Nitry (1961) a Geografia rajónu Východoslovenských železiarní (1964a). V druhej práci poukazuje na skutočnosť, že závod bol lokalizovaný na území bez dostatočných zásob železnej rudy a uhlia, ale na výhodnom mieste vzhľadom k dovozu surovín, ako aj k zdroju pracovných síl. Ekonomickí geografi museli vytvoriť aj novú teoreticko-metodologickú základňu, ktorá bola ovplyvňovaná hlavne sovietskymi geografmi (N.N. Kolosovskij 1947, J.G. Sauškin 1958) a neskôr poľskými geografmi (A. Kuklinski 1956, S. Leszczycki 1961, K. Secomski 1962, S.M. Zawadski 1965 a S. Misztal 1970).

Okrem K. Ivaničku sa na Slovensku zaoberali problematikou geografie priemyslu v 60-tych rokoch M. Čorný (1963), F. Brabec (1967), J. Mládek (1968), J. Sabaka (1968) a

J. Kosír (1969). V Čechách to boli L. Mištera (1967), J. Brinke (1967) – prvý učebný text, M. Střída (1969), J. Mareš (1969). M. Čorný (1963) charakterizoval geografiu priemyslu ako vedu o teoretických komplexoch, ktorá skúma zákonitosti a zvláštnosti rozmiestnenia priemyslu. Ďalej skúma vznik a vývoj priemyselných regiónov vo vzťahu k prírodným, technickým, ekonomickým a iným podmienkam.

Sedemdesiate roky sú na Slovensku poznačené prípravou Atlasu SSR 1980. Vedúcim pracovnej skupiny, ktorá pripravovala mapy priemyslu bol K. Ivanička. V tomto období však geografiu priemyslu najčastejšie reprezentoval J. Mládek, ktorý sa venoval najmä metodickým problémom geografie priemyslu. Išlo hlavne o spôsoby analýzy koncentrácie priemyslu (J. Mládek, 1972a), meranie teritoriálnej priemyselnej špecializácie (J. Mládek, 1972b), štúdium lokalizačných faktorov (J. Mládek, 1973), metodiky typológie priemyselných centier (J. Mládek, 1975), vymedzovanie priemyselných uzlov (J. Mládek, 1979) a analýzu vzťahu urbanizácie a industrializácie (J. Mládek, 1986). Tieto teoretické poznatky aplikoval pri výskume priemyselných komplexov Slovenska – monografia s názvom „Teritoriálne priemyselné útvary Slovenska“ vyšla v roku 1990. Vysvetľuje v nej podmienky utvárania jednotlivých teritoriálnych priemyselných útvarov na Slovensku, ako sú priemyselný závod, priemyselné centrum, priemyselný uzol, priemyselný región a makroregión. V závere práce autor vyčleňuje sedem základných priemyselných makroregiónov Slovenska a podáva ich základnú geografickú charakteristiku. Významná je aj spoločná práca O. Bašovského a J. Mládka (1984) k problematike koncentrácie obyvateľstva a priemyslu v regionálnych geomorfologických jednotkách Slovenska. Za predstaviteľa geografie závodov možno považovať J. Sabaku (1972, 1976), štúdiom rozmiestnenia teritoriálnych priemyselných útvarov sa zaoberala A. Dubcová (1984) a analýzou rozmiestnenia potravinárskeho priemyslu na Slovensku V. Kandráčová (1985). V Čechách z tohto obdobia treba spomenúť práce L. Krajíček (1976), J. Matějček (1975, 1979), P. Šindler (1981), V. Baar (1984) a ďalších. Vývojom československého priemyslu po roku 1945 sa venoval predovšetkým L. Kopačka (1975, 1980, 1983, 1984).

2.3. Publikácie venované otázkam socioekonomickej transformácie a transformácie priemyslu

Pri kompletizovaní literatúry na tému socioekonomickej transformácie bola pozornosť zameraná na štúdie ekonomického a geografického charakteru.

Po roku 1989 sa hlavná pozornosť v geografii priemyslu sústredila na analýzu geografických aspektov transformačného procesu v SR. Naďalej najviac publikujúcim autorom ostáva J. Mládek (1995a, 1995b, 1996, 1997, 2002). Veľkú pozornosť vplyvu zahraničného kapitálu na priemysel venuje T. Blažik (1996, 1998a, 1998b). Problematikou lokalizácie priemyslu v Bratislave v nových spoločenských podmienkach sa zaoberal P. Korec (1995), transformáciou priemyslu vo vybraných regiónoch V. Lauko (1999), A. Dubcová (1998, 1999) a D. Popjaková (1999, 2001). Z Geografického ústavu SAV sa problematike priemyslu venujú V. Székely (1991, 1997) a J. Szöllös (1993, 1995). Z českých geografov sa touto problematikou zaoberajú najmä L. Kopačka (1994, 1996, 2000a, 2000b, 2003), D. Uhlíř (1998), J. Dokoupil a P. Wilam (1999), J. Kunc (1999, 2000), V. Toušek (2000, 2003), M. Vančura (2002), M. Viturka (1998, 1999, 2000a, 2000b).

Politické a spoločenské zmeny v strednej a východnej Európe mali vplyv aj na orientáciu viacerých geografov priemyslu v zahraničí – A.B. Murphy (1992), G. Grabher (1992, 1994), F. E. I. Hamilton (1995), M. Myant (1995), A. Smith (1995, 1997), I.J. Dyck (1997), M. Fritsch (1998), T. Strykiewicz (1999), F.W. Carter (2000), R. Grotz (2000).

Samotný pojem transformácie je odvodený z latinského *”transeo”*, čo znamená premenu, premenenie, pretvorenie. V anglickej literatúre je tento pojem ekvivalentný výrazu *”Transition”* a v nemeckej literatúre sa používa pojem *”Transformation”*.

Čo sa týka nejakej všeobecnej teórie transformačného procesu, tá zatiaľ v literatúre absentuje. Transformačnými procesmi sa vo svojom príspevku zaoberá V. Drgoňa (2000). Venuje sa v ňom hlavne vysvetleniu jednotlivých základných pojmov súvisiacich s transformáciou. H. Fasmann (1997) dokonca navrhuje vytvorenie novej vedeckej orientácie, ktorá by skúmala podstatu regionálneho transformačného procesu. Tento smer sa zatiaľ začína len rozvíjať. Všetky štáty, ktoré patria k tzv. postkomunistickým krajinám museli začať so socioekonomickou transformáciou. Pritom každý štát vykazuje vlastný druh, tempo a sprievodné javy. Tento trend je odlišný aj vo vnútri jednotlivých štátov.

Ak považujeme prechod od plánovitého k trhovému hospodárstvu za modernizujúci rozvoj, vtedy môžeme hovoriť o štruktúrnych zmenách. V poslednom období sme svedkami zvýšeného záujmu o orientáciu na reštrukturalizačné procesy (P. Pavlínek, 1993). Ich cieľom je pochopenie základných zmien, ktoré sa odohrali v posledných 20-tich rokoch v súvislosti s rozvojom výroby a spoločnosti. Pojem „reštrukturalizácie“ sa používa v rôznych významoch. Niektorí autori tento pojem vzťahujú len k ekonomickej sfére, druhí zasa k celej spoločnosti. U niektorých zasa znamená hlboké zmeny, u iných zasa len normálny vývoj.

Podľa Loveringa (in P. Pavlínek 1993) predstavuje reštrukturalizácia kvalitatívnu zmenu z jedného stavu do druhého, alebo spôsob organizácie druhého. Obmedzuje reštrukturalizáciu na ekonomickú sféru. Na druhej strane Clark (in P. Pavlínek 1993) ju chápe širšie. Podľa neho sa v nej jedná nielen o ekonomickú, ale aj strategickú zmenu. Reštrukturalizácia priemyslu sa pokúša o jasne vyjadrenú zmenu v porovnaní s minulosťou, zahrňujúcu úplnú reštrukturalizáciu názorov, inštitúcií, kapitálu, platov a cien s ohľadom na plánovanú inštitúciu. V tomto chápaní je reštrukturalizácia skôr pokusom o pretvorenie komparatívnej výhody firmy, priemyselného odvetvia, priemyselnej oblasti alebo štátu, než jednoduché prispôbenie meniacim sa trhovým podmienkam zmenou usporiadania výroby.

Transformácia predstavuje proces prechodu od plánu k trhu, premenu centrálne riadeného plánovacieho a rozhodovacieho systému na decentralizovaný (atomizovaný) trhovú systém. Tento proces je doprevádzaný zmenou centrálneho riadenia jednou politickou stranou pluralistickým systémom viacerých politických strán.

M. Hampl (in V. Drgoňa, 2000) rozlišuje dva základné druhy transformácie spoločnosti. Prvý označuje ako všeobecnú transformáciu k „postindustriálnej spoločnosti“, druhý typ charakterizuje ako špecifickú transformáciu posttotalitných štátov.

J. Blažek (in V. Drgoňa, 2000) vyčleňuje politickú a inštitucionálnu transformáciu (demokratizácia spoločnosti, decentralizácia verejného sektora a náhrada systému centrálne plánovanej ekonomiky na trhovú ekonomický systém) a ekonomickú transformáciu, ktorá pozostáva z programov reštitúcie, privatizácie a otvorenia zahraničného kapitálu.

Multidimenzionálnosť transformačného procesu vidí aj K. Ivanička (1993, 1999) a zhrnul ju do týchto bodov:

- a) je to prechod od centrálne riadenej ekonomiky do sociálne a ekologicky orientovanej trhovej ekonomiky
- b) prechod od federálnych štruktúr a inštitúcií ku štruktúram vlastného štátneho útvaru a jeho novej inštitucionálnej organizácie
- c) prechod od éry modernizmu k ére informačnej spoločnosti, resp. poznatkovo orientovanej spoločnosti, resp. k ére transmodernizmu.

H. Fasmann (1997) rozlišuje v prechodnej fáze od plánovitého hospodárstva k trhu z časového hľadiska tri základné etapy plánovitého hospodárstva ako sú: východisková situácia, prechodná etapa a trhovú hospodárstvo ako záverečná etapa.

Tab. č.2: Tri fázy modelu transformácie

Etapy	Situácie, opatrenia
Východisková situácia	Plánované hospodárstvo
Prechodné etapy	<i>Transformačné opatrenia</i> (politické a právne regulácie) <i>Transformačné fenomény</i> (napr. vytvorenie trhov, sociálna polarizácia, migrácia z východu na západ, premiestňovanie produkčných lokalít)
Cieľová situácia	Trhové hospodárstvo

Prameň: H. Fasmann (1997)

Transformačné opatrenia musia realizovať inštitúcie, ktoré sú novovybudované, resp. radikálne prebudované. Transformačné opatrenia môžu mať charakter hlbokej premeny (tzv. šoková terapia) alebo môžu mať charakter pomalých zmien.

Tab. č.3: Transformačné opatrenia a transformačné fenomény

Opatrenia	Dôsledky
Transformačné opatrenia	liberalizácia zahraničného obchodu voľná tvorba cien zastavenie subvencií zamestnanecké zákony konkurzné zákony privatizačné programy reštitúcie tvorba inštitúcií (banky, sporiteľne, burzy) finančná, hospodárska a daňová politika reštrukturalizácia zahraničného obchodu
Transformačné fenomény	inflácia, nezamestnanosť diferenciácia príjmov nové podnikanie liberalizácia cien nájomného segregácia

Prameň: H. Fasmann (1997)

Ako uvádza P. Dicken (1992) svetová ekonomika sa globalizuje, internacionalizácia posilňuje nadnárodné väzby a mení svetový trh práce. Vznikajú veľké integračné zoskupenia a zóny obchodu a výrazne sa mení pozícia národných teritórií a ťažisko svetovej ekonomiky ako celku, aj jednotlivých odvetví či výrobu. Ďalšími zmenami proporcií medzi službami a ostatnými odvetviami sa skvalitňuje sektorová štruktúra hospodárstva, zrýchľuje sa mobilita kapitálu.

Podľa J. Blažeka (1999) v priestorovej štruktúre transformačných procesov musíme brať do úvahy geografickú polohu, humánne zdroje, ekonomickú štruktúru a kvalitu životného prostredia.

Kategórii času v transformácii socio-ekonomických systémov v transformujúcich sa krajinách venoval pozornosť F. Žigrai (in V. Drgoňa 2000). Tento autor rozčlenil prechodnú zónu socio-ekonomickú transformácie v rokoch 1989-1999 na tri základné etapy:

1. etapa: suma zvyškových elementov minulosti je väčšia ako suma iniciálneho štádia elementov budúcnosti. Privatizácia a proces sociálnej diferenciácie je v začiatkoch a preto je sociálne napätie nízke. Prevládajú elementy, ktoré brzdia transformáciu. Prechod od plánovaného k trhovému hospodárstvu je v iniciálnom štádiu. Počet subjektov, ktoré sa správajú trhovo je mierny. Vplyv starého myslenia je ešte veľký.

2. etapa: suma zvyškových elementov minulosti je v približnej rovnováhe so sumou iniciálneho štádia elementov budúcnosti. Proces privatizácie a proces sociálnej diferenciacie sú mierne pokročilé. Sociálne napätie sa mierne zvýšilo. Počet elementov, ktoré brzdia transformáciu sa postupne znižuje. Prechod od plánovaného k trhovému hospodárstvu postupne pokračuje. Počet subjektov, ktoré sú konformné trhu pribúda. Vplyv spôsobu starého myslenia sa znižuje.
3. etapa: suma zvyškových elementov minulosti je menšia ako suma iniciálneho štádia elementov budúcnosti. Proces privatizácie a proces sociálnej diferenciacie silno pokračuje. Sociálne napätie sa zmenšilo. Počet elementov brániacich transformácii sa znižuje. Prechod od plánovaného k trhovému hospodárstvu veľmi pokročil. Počet subjektov konformných k trhu sa ďalej rozšíril. Vplyv starého spôsobu myslenia sa ukončil.

Ďalšia časť tejto podkapitoly sa venuje prácam zaoberajúcim sa transformáciou priemyslu.

Špecifikami transformácie priemyslu sa vo svojej práci zaoberá J. Mládek (1995a). Autor tvrdí, že celý proces ekonomickej transformácie prebieha diferencovane v jednotlivých odvetviach hospodárstva a má aj svoje regionálne špecifiká. Podľa neho je užitočné z poznávacieho hľadiska identifikovať v transformačnom procese 3 vývojové obdobia: deštruktívne, stabilizačné a kompenzačno-rozvojové. V prvom období má prevahu deštrukcia tých ekonomických štruktúr a väzieb, ktoré sa sformovali v podmienkach centrálne plánovanej ekonomiky. Charakteristickým znakom je pokles výkonnosti takmer všetkých ekonomických štruktúr. Zároveň sa začínajú formovať nové subjekty trhovej ekonomiky. V druhom období sa deštrukcia spomalila, resp. deštruktívne procesy sa dostali do výkonnostnej rovnováhy s tvoriacimi sa štruktúrami a vzťahmi trhovej ekonomiky. V treťom období sa tvorba týchto nových štruktúr začína stále výraznejšie uplatňovať a pozitívne sa odráža i vo výkonnosti celej ekonomiky. Rozhodujúci význam pre priebeh celého procesu má intenzita deštruktívnych procesov a dĺžka jednotlivých období.

V ČR (rovnako aj v SR) je podľa L. Kopačku (1996) transformácia unikátna tým, že dochádza k ideovému aj ekonomickému návratu pred rok 1948, resp. pred II. svetovú vojnu. Pri transformácii spoločnosti a ekonomiky sa nejedná iba o riešenie zdedených problémov, ale tiež o zladenie tejto transformácie s pokračujúcim intenzívnym vývojom vo svete. ČR je podľa neho typickým príkladom starej priemyselnej oblasti, ale tiež krajiny preindustrializovanej. So zmenou geopolitickej orientácie je otvárajúca sa ekonomika vystavená neúprosnej konfrontácii so svetom. Vysoký podiel priemyslu a nízky podiel služieb v sektorovej štruktúre hospodárstva, enormná materiálová a energetická náročnosť výroby, zaostalá dopravná a informačná infraštruktúra a znehodnotenú životné prostredie predstavujú hlavné zaťaženie nielen českej, ako tvrdí autor, ale aj slovenskej ekonomiky v súčasnosti a v blízkej budúcnosti.

Transformácii ekonomiky, konkrétne aj priemyslu sa venovalo aj viacero poľských geografov Z. Ziolo (1994), J.J. Parysek (1994), B. Sienko - Z. Ziolo (1994).

Podľa Z. Ziola (1994) zmeny podmienok fungovania priemyselných podnikov vyplývajú jednak z vytvorenia tržného prostredia a jednak zo zmien prebiehajúcich v rámci svetovej ekonomiky. Zmeny súvisiace s nastolením trhových podmienok podnikania sú späté s faktom, že:

- a) peniaze opäť nadobúdajú svoju funkciu - cirkulačnú a platobnú
- b) objavuje sa tendencia demokratizácie produkcie prostredníctvom rozvoja malých podnikov
- c) zásadný význam v selekcii činností hospodárskych subjektov majú mechanizmy konkurencie
- d) formujú sa nové formy kooperácie späté s bezprostredným tokom platobných prostriedkov medzi podnikmi

e) čoraz väčší vplyv na činnosť podnikov má rýchly rozvoj vedy a techniky, a to núti podniky do bezodkladného vstrebávania z nich plynúcich inovácií

Prechod na podmienky trhového hospodárstva podstatným spôsobom mení postavenie podniku v hospodárskej a regionálnej štruktúre. Podniky musia v nových podmienkach samy určovať svoju stratégiu, t.j. formulovať vlastné ciele, definovať spôsob ich realizácie a zhromažďovať prostriedky na dosiahnutie týchto cieľov. Podstatný význam má pre podniky rýchlosť a vhodnosť marketingových činností na trhu, ako aj budovanie adekvátnych konkurenčných pozícií. J.J. Parysek (1994) hovorí, že trhové podmienky fungovania hospodárskych subjektov spôsobili, že priemyselný podnik sám formuje svoje priestorové rozhodnutia. Všetky riešenia z tohto hľadiska sa pohybujú v rozmedzí - minimálne náklady, maximálne zisky. Podľa vyššie citovaného autora medzi základné činitele, ktoré vyplývajú zo zmien v svetovej ekonomike možno zahrnúť:

- a) dynamický rozvoj nových technológií
- b) konkurenčný tlak na globálnej úrovni
- c) internacionalizácia hospodárskej činnosti
- d) vytváranie regionálnych trhov na svetovej úrovni (napr. EÚ)
- e) nahradenie modelu masovej produkcie (založeným na úsporách z rozsahu výroby - economics of scale) modelom rôznorodosti výrobkov (založeným na úsporách zo sortimentu - economics of scope)
- f) zmeny v modeli konzumpcie

B. Sienko - Z. Ziolo (1994) vyčleňujú z hľadiska aktívnej možnosti podnikov ovplyvňovať podmienky, v ktorých sa ocitajú dve skupiny faktorov prostredia podnikov:

- nezávislé, ktoré majú často formu ohraničujúcich podmienok a podnik na ne v zásade nemôže vplývať. Patria sem faktory prírodno-technické (nové techniky, technológie, spôsoby činnosti, ohrozovanie prostredia a iné), politické a právne faktory (systém zákonov a politická stabilita), spoločensko-demografické a kultúrne faktory (počet a štruktúra obyvateľstva, model rodiny...) a ekonomické faktory (úroveň a tempo hospodárskeho rozvoja, hospodárska politika)
- závislé, ktoré sú veľmi tesne zviazané s daným podnikom a oblasťou jeho činnosti. Na tieto faktory môže podnik aktívne reagovať a vplývať na ich zmeny. Patria sem kvalita ponúkaných produktov, preferencia odberateľov, priestorový rozsah trhu, ceny produktov a ich diferenciacia na jednotlivých trhoch, zásobovanie, vzdialenosť dodávateľov a konjunktúra na surovinových trhoch, cykly životných produktov, konkurencia a štruktúra trhu, ďalšie prvky trhu silne vplývajúce na dopyt.

A. Dubcová (1995) hodnotí aj niektoré formy transformácie priemyslu na území Ponitria. Zameriava sa najmä na privatizáciu a rozoberá jej jednotlivé etapy na Slovensku, ale hlavne na území Ponitria.

Veľmi zaujímavá je ďalšia publikácia A. Dubcovej (2000), v ktorej autorka charakterizuje vývoj a lokalizáciu priemyslu na území Ponitria a taktiež súčasný stav priemyslu. V práci sú v stručnosti rozobrané procesy privatizácie, reštrukturalizácie, prílevu zahraničného kapitálu a konverzie zbrojárskej výroby a tiež útlmové programy priemyselnej výroby. Pričom všetky procesy sú aplikované na sledované územie.

Podľa D. Popjakovej (1999) pod vplyvom transformačných zmien sociálno-ekonomického prostredia priemyselných podnikateľských subjektov dochádza v rámci priemyselnej výroby k výrazným zmenám, ktoré navzájom so sebou súvisia, prelínajú a dopĺňajú sa. Možno ich zhrnúť do niekoľkých bodov:

- a) zmena vlastníckej štruktúry podnikov
- b) zmeny veľkostnej štruktúry podnikov
- c) zníženie počtu pracovníkov v priemysle
- d) zvýšenie počtu podnikateľských subjektov

- e) zmeny priestorovej štruktúry priemyslu
- f) zmeny odvetvovej štruktúry priemyslu
- g) zvyšovanie významu informácií
- h) zmeny organizačnej štruktúry podnikov
- i) zvýšenie významu zahraničného kapitálu

D. Popjaková (2000) sa snaží podať obraz transformácie priemyslu na príklade Šariša. Pri porovnaní rokov 1990 a 1999 využíva základné ukazovatele, t.j. počet pracovníkov za priemyselné podniky a prevádzky, veľkostnú štruktúru podnikov v regióne Šariš a tiež zmeny odvetvovej štruktúry priemyslu v regióne. Prejavy transformácie priemyselnej štruktúry regiónu Šariša zhrnula do týchto bodov:

- a) zmeny spôsobu spoločenskej regulácie a systému akumulácie
- b) zmeny priestorovej a odvetvovej štruktúry priemyslu
- c) zmeny vnútornej organizácie priemyselných podnikov

3. VÝVOJ PRIEMYSLU BRATISLAVY

Aj keď história priemyslu na Slovensku siaha ďaleko do minulosti, všeobecne sa Slovensko považuje za pomerne mladé priemyselné územie. V porovnaní s ostatnými krajinami sa rozvoj priemyslu na území Bratislavy oneskoril. Až koncom 40-tych rokov 19. storočia sa začala priemyselná revolúcia s továrenskou výrobou a prebehla postupne vo všetkých odvetviach a zavŕšila sa koncom 19. storočia. Bratislava bola vďaka svojej výhodnej geografickej polohe významným priemyselným centrom. Pozitívnu úlohu pri hospodárskom rozvoji mesta zohrali aj také faktory ako boli výhodná poloha mesta medzi Viedňou a Budapešťou, priaznivá poloha na rieke Dunaj, ktorý bol dôležitou dopravnou cestou pre dovoz surovín. Remeselnícka malovýroba sa tu začala rozvíjať už v stredoveku, avšak podniky nadregionálneho významu sa tu utvorili až v priebehu rozvoja moderného priemyslu.

3.1. Vývoj remesiel a manufaktúrnej výroby v Bratislave

Remeslo ako malovýroba založená zväčša na kvalifikovanej ručnej práci a na obmedzenej del'be práce, ktoré sa na Slovensku odčlenilo od poľnohospodárstva už v období raného feudalizmu v 9.-12. storočí získalo v Bratislave výhodné podmienky na rozvoj v 14.-15. storočí. Pomohli k tomu okrem výhodných prírodných podmienok aj rozsiahle výsady od uhorských panovníkov z rodu Arpádovcov aj Anjouovcov. V polovici 15. storočia už patrila Bratislava k popredným uhorským mestám. Hlavnými odvetviami hospodárstva boli v tom čase vinohradníctvo, remeslá a obchod.

Priaznivá hospodárska situácia podmieňovala rozmach mestského života a rozvoj remesiel. Stavba domov, hradieb, kostolov i kláštorov si vyžadovala nielen námedzne pracujúce sily, ale i veľký počet odborníkov. Osobnú spotrebu obyvateľstva, ako aj miestny trh saturovali odevné remeslá, obuvníci, pekári, mäsiari a pod. V starších obdobiach sa nezachovali doklady o existencii mnohých z týchto remesiel, no napriek tomu možno predpokladať, že tu už pôsobili dávno pred založením cechu. Už na začiatku 14. storočia sa zachovali správy o kamenároch, kováčoch i hodinároch. V roku 1379 bolo podľa daňového súpisu len na predmestiach 131 remeselníckych majstrov. Najpočetnejší boli mäsiari (28), ďalej rybári (21), garbiari (15), obuvníci (14), debnári (11), povozníci (10), mlynári (8) a tkáči (7). Na predmestí bolo 8 mlynov, 2 valchovne súkna a 2 prípravovne soli. Do cechov sa začali remeselníci združovať až v druhej polovici 14. storočia. V roku 1376 dostali prvé štatúty pekári, mäsiari a obuvníci (V. Horváth a kol., 1982). Aj keď bola remeselná výroba v Bratislave dosť rozvinutá, nemala v hospodárskom živote mesta taký význam ako obchod a vinohradníctvo.

Podľa daňového súpisu z roku 1434 bolo v Bratislave už 187 remeselníckych majstrov a 54 profesií (26 rybárov, 18 obuvníkov, 17 pekárov, 14 krajčírov, 12 mäsiarov, 12 mlynárov, 9 garbiarov, 9 debnárov, 6 kováčov, 6 kopáčov, 6 tesárov, 5 murárov, 5 kožušníkov, 4 zámočníci). Najpočetnejšie boli zastúpené remeslá z potravinársko-poľnohospodárskej, odevnej a stavebnej výroby. V 15. storočí bolo v Bratislave priemerne 6-8 kováčov, 3 zámočníci, ktorí vyrábali z dovážaného železa, olova a iných kovov zámky, kľúče, pánty, okenné mreže, železné gule do diel, okovanie pušiek, reťaze na padacie mosty, poľnohospodárske nástroje a pod. Už v 15. storočí možno v Bratislave hovoriť o záujmových cechových organizáciách remeselníkov v pravom slova zmysle. Mestská rada vydala štatúty pre viaceré cechy. Najstarší bol cech pekárskych tovarišov (1433), ďalej kováčsky (1455), krajčírsky (1459), kožušnícky (1467) a kamenársky (1486). Na začiatku 16. storočia to boli zámočnícky a obuvnícky cech (1516) (V. Horváth a kol., 1982).

Neusporiadané vnútorné i zahraničnopolitické pomery (turecké vojny, boje o kráľovský trón, protihabsburské stavovské povstania, reformácia a protireformácia atď.) negatívne ovplyvňovali celé dve storočia (16.-17. storočie) hospodársky vývin Bratislavy. Aj v tomto

období bolo najvýznamnejším výrobným odvetvím remeslo. Okrem starých cechov vznikli v 16. a 17. storočí aj nové. Podľa druhu výroby rozdelili D. Lehotská a J. Pleva (1966) vo svojej práci remeslá v Bratislave na sedem skupín, čo však nevyklučuje príbuznosť jednej skupiny s remeslami inej skupiny:

- kovospracujúce remeslá - kováči (8), mečiari, štitári, cinári (6), meďotepci (2)
- kožiarske remeslá - kožušníci (6), ševci (16), čižmári (4), remenáři, kožiari, sedláři (3), taškári (3), garbiari (4)
- drevospracujúce remeslá - debnáři (14), tesári (4), kolesári (4), tokári (2)
- súknospracujúce remeslá - krajčíři, tkáči, klobučníci (46), strihači súkna (4), gombičkáři (4), súkenníci (5), mieškári a rukavičkári (5), baretári a ponožkáři (4), klobučníci (3), povrazníci a šnúrkári (4), gombičkáři (7), strihači súkna a brusíči strihačských nožníc (2)
- potravinárski výrobcovia - perníkári (6), mlynári (10), mäsiari, mydliari a sviečkári (2)
- drobná domácka výroba a údržba - hrnčári (4), sklenári (3), sitári (4), zámočníci (3)
- kamenárske remeslá - kamenári a murári

Začiatkom 18. storočia bola Bratislava najvýznamnejším mestom Uhorska aj v oblasti remeselnej výroby. V rokoch 1715-1720 sa tu nachádzalo vyše 350 remeselníckych dielní, zatiaľ čo v ostatných významnejších slovenských mestách, okrem Komárna, len asi 150-200. V polovici 60-tych rokov žilo v Bratislave vyše 800 remeselníkov - majstrov, o dvadsať rokov neskôr už vyše 1000 (V. Horváth a kol., 1982). Najvýznamnejším bratislavským remeslom bolo garbiarstvo. Majstri, ktorí vykonávali toto remeslo, vykazovali najväčšiu hodnotu produkcie na dielňu a zamestnávali najviac tovarišov. Mnoho kože aj vyvážali, najmä do Rakúska a na Moravu. Boli to najbohatší remeselníci vôbec. Keďže na vykonávanie tohto remesla bolo treba veľa vody, bývali najmä blízko Dunaja. Medzi najrozvinutejšie remeslá patrili tiež obuvníctvo, čižmárstvo a výroba odevov. Veľmi početní boli aj pekári (30). V roku 1767 bolo v meste 50 mlynárov. Na Podhradí sa okrem týchto remesiel dobre darilo pivovarníkom. Najvyššiu úroveň po technologickej stránke mali kovospracujúce remeslá. Mesto nemalo v počte majstrov, kvalite a sortimente výrobkov konkurenciu v celom Uhorsku. Medzi predstaviteľov kovospracujúcich remesiel patrili zlatníci, kotláři, nožiari, klinciari, puškári, kováči a pod. V malom počte boli v meste zastúpené tradičné textilné remeslá ako tkáči, súkenníci, klobučníci (D. Lehotská - J. Pleva, 1966).

Prvú skutočnú manufaktúru priamo v Bratislave založil okolo roku 1780 obchodník so súknom P.E. Strasser. V jeho podniku pracovalo 16 súkenníckych tovarišov, 4 strihači a asi 150 pradiarov. Veľký rozvoj manufaktúr nastal v Bratislave za panovania Jozefa II. V tom čase pracovali v meste viaceré menšie manufaktúry (dva podniky na výrobu hodvábného tovaru, manufaktúra na zamatové stužky, na ceruzky, zrkadlá, staniol atď). Najvýznamnejšou manufaktúrou v tomto období však bol podnik na výrobu strojovej priadze, ktorý založil gróf Vavrinec Rubini von Walterstein. Pracovalo tu asi 200 zamestnancov. Dôležitou manufaktúrou bol tiež podnik na výrobu červenej (tureckej) priadze, založený v roku 1786 v Devíne. Bol o ňu veľký záujem a vyvážala sa do českých krajín, Sliezska, Nemecka a Švajčiarska. V oboch manufaktúrach použili po prvý raz na území mesta vo výrobe stroje, vyvinuté z anglických typov (V. Horváth a kol., 1982).

Aj v prvej polovici 19. storočia zostávali najvýznamnejšími producentmi priemyselných výrobkov remeselní malovýrobcovia. Bratislava bola naďalej najvýznamnejším priemyselným strediskom dnešného územia Slovenska. V roku 1803 presťahovali dvaja brnenský podnikatelia do Bratislavy súkenku z Mosonmagyaróvaru a v tom istom období tu holandský prisťahovalec Juraj Signorino založil manufaktúru na tabakové výrobky, ktorá spracovávala najmä zahraničný tabak a orientovala sa na vývoz do Rakúska. Po napoleónskych vojnách došlo k ďalšiemu rozvoju manufaktúr a prvých fabrik, ktoré už možno označiť prívlastkom "priemyselné". Najvýznamnejšou z nich bola súkenka vybudovaná Jozefom Hänishom. Už v roku 1817, keď ešte nemala štatút manufaktúry

zamestnávala 57 ľudí (V. Horváth a kol., 1982). Na začiatku dvadsiatych rokov začal v Bratislave pracovať Duranského podnik na výrobu hodvábných stužíek, ktorý zamestnával 40-60 robotníkov. Asi o 10 rokov neskôr vznikla v meste „fabrika“ na výrobu repného cukru. Pracovalo v nej počas sezóny 40-50 ľudí (D. Lehotská - J. Pleva, 1966).

Priemysel Bratislavy sa po roku 1848 rozvíjal, podobne ako v celom Uhorsku, iba pozvoľne. V päťdesiatych rokoch bolo založených osem nových podnikov, čo bolo predzvesťou rýchlejšieho priemyselného rozvoja v nasledujúcom období, ktoré dodalo Bratislave ráz čulého priemyselného strediska. Vznikli dva väčšie podniky - tabaková továreň a plynáreň. Tabaková továreň, ktorá vznikla v roku 1853 patrila medzi najväčšie v Uhorsku. Už od svojho založenia zamestnávala 584 osôb, pričom prevažnú väčšinu tvorili ženy. Spracovávali sa tu viaceré druhy tabaku dovážaného zo stredoamerických štátov, Brazílie a z ostrova Jáva. Na konci storočia pracovalo v továrni takmer 900 žien. Rakúska plynárenská spoločnosť založila v roku 1855 v Bratislave plynáreň. Zamestnávala na začiatku 25, neskôr 50 robotníkov. Z ostatných tovární vzniknutých v tomto období je dôležité spomenúť ešte továreň Karola Helleho (1858). Zameriavala sa na výrobu lán a pohonných remeňov. Ako uvádza vo svojej práci J. Komora (1998), pracovalo v nej 52 ľudí a takmer celá výroba putovala na export najmä do Rakúska, na Balkán, do Švajčiarska a Ameriky.

Ďalších 41 podnikov (manufaktúr a tovární) vzniklo v šesťdesiatych rokoch, z ktorých však len Harapantova a Skeneho továreň na výrobu vojenského súkna, tri tesárstva (Sprinzel, Haibäck a Durvay) a Kühmayerova továreň na zlaté a strieborné šnúry a doplnky k uniformám zamestnávali viac ako 100 robotníkov. Okolo 50 zamestnancov mala Kovárikova výrobná oleja, štyri výrobné šampanského vína (Palugyay) a Marschallova výrobná kočov a konských postrojov (1869). V roku 1866 založil A. Manderla veľkú dielňu na výrobu udenín, ktorá bola prvou tohto druhu v Uhorsku (D. Lehotská - J. Pleva, 1966).

Pre rozvoj priemyslu v tomto období bol charakteristický rýchlejší rast výroby vo väčších závodoch, ktoré však boli v prevažnej väčšine na úrovni manufaktúr. Zdokonalením vo výrobe bol jednoznačný, aj keď pomalý nástup továrenskej výroby, ktorej základom sa stal parný stroj poháňajúci výrobné stroje. Na rozvoj pozitívne zapôsobilo podľa J. Purginu (1957) aj vybudovanie železničnej siete. Ku Konskej železnici vedúcej z Bratislavy do Serede (1843) pribudla v roku 1848 železnica z Viedne do Bratislavy na parný pohon a o dva roky neskôr s ďalším pokračovaním cez Štúrovo do Budapešti. Železničná doprava zohrávala významnú úlohu v možnostiach efektívnejšej prepravy parných a pracovných nástrojov, oproti tradičným druhom dopravy, a tak isto pri dovoze vysokokalorického minerálneho paliva nevyhnutného pre poháňanie strojov. Tým, že bola Bratislava vďaka železnici prepojená na Budapešť a na druhej strane na Viedeň, zaradila sa k najvýznamnejším strediskám obchodu v rámci Uhorska.

Okrem železničnej dopravy má na rozvoj priemyslu pozitívny vplyv aj vodná doprava na Dunaji. Už v roku 1831 začala Prvá rakúska dunajská paroplavebná spoločnosť s pravidelnou lodnou dopravou na hornom a strednom toku Dunaja. Od roku 1836 prenikla až k Čiernemu moru a udržovala spojenie s Istanbulom a Levantským morom. V roku 1856 vyhlásila parížska mierová zmluva Dunaj za slobodnú vodnú cestu. Z tohto dôvodu začali o plavbu po Dunaji prejavovať záujem aj zahraničné spoločnosti. Do Bratislavy privážali parníky - hlavne z Bavorska a Rakúska - bavlnené, galantérne, sklárske, porcelánové, kovové a chemické výrobky, stroje a iné výrobky. Parníky z opačného smeru (od Čierneho mora) privážali ovocie, korenie, tabak, víno, múku, vlnu, bavlnu, konope, surovú a spracovanú kožu, petrolej, priemyselné oleje. Po rieke Morave sa do prístavov v Devíne a Bratislave dopravovalo na člnoch palivové drevo a lignit z Hodonínska. Naopak z Bratislavy sa vyvážali najmä rôzne sklárske, hlinené, kovové a kožené výrobky, koža, drevené a železné náradie, luxusné textilné výrobky a ozdobné predmety (V. Horváth a kol., 1982).

Ako uvádza vo svojej práci P. Korec (1997), vývoj priemyslu Bratislavy treba hodnotiť vždy v rámci štátneho útvaru, ktorého bola súčasťou. Umiestňovanie jednotlivých aktivít do

Bratislava podliehalo mocenským záujmom, či už Viedne alebo Budapešti, ako centráram Rakúsko-Uhorskej monarchie. Autorka vyčlenila štyri etapy vývoja priemyslu Bratislavy, ktoré sú relatívne uzavreté a kvalitatívne sa líšia:

- 1) obdobie rokov 1867-1918
- 2) obdobie rokov 1918-1948
- 3) obdobie rokov 1948-1989
- 4) obdobie po roku 1989

Všetky tieto etapy spustili dôležité zmeny v spoločnosti, ktoré predstavovali určité impulzy ovplyvňujúce rozvoj priemyslu.

3.2. Priemysel v Bratislave v období rokov 1867-1918

Hospodársky vývoj Bratislavy sa urýchlil vďaka Rakúsko-Uhorskému vyrovnaniu v roku 1867. Vďaka tejto politickej zmene dochádza k všeobecnému hospodárskemu rozvoju Uhorska, hromadeniu domáceho kapitálu na jednej strane a prílevu zahraničného kapitálu na strane druhej. Uhorská vláda začala uplatňovať snahu, aby sa hospodársky vymanila z područia Rakúska, ktoré sa naopak snažilo udržiavať Uhorsko v čo najväčšej závislosti od rakúskych zdrojov kapitálu. Bratislava svojou polohou bola vhodným miestom, kde sa mohol rozvíjať veľký i stredný priemysel, ktorý síce bol zväčša závislý od rakúskeho kapitálu, avšak zabezpečoval predovšetkým potreby Uhorska.

V roku 1867 začala v Bratislave pracovať Drexlerova továreň na farebné látky. Svoju výrobu podstatne zvýšila Esterházyho výroba papiera (pôvodný počet zamestnancov sa zvýšil z 18 až na 100, z toho 2/3 žien), v roku 1869 vznikla Pollakova továreň na preparáty z kostí (40 zamestnancov). Z potravinárskeho priemyslu zohrávali významnú úlohu hlavne pivovary, ktoré v tomto období výrazne zvýšili výrobu a dodávali pivo aj do Rakúska a Nemecka (J. Komora, 1998).

Rozmach priemyslu Bratislavy znamenal pre mesto prílev nových pracovných síl, najmä vidieckeho obyvateľstva zo slovenského etnika. Avšak aj napriek skôr uvedeným skutočnostiam mal priemysel Bratislavy ešte stále prevažne malovýrobný charakter. Podľa štatistiky bola Bratislava v roku 1869 v objeme priemyselnej výroby tretím mestom v Uhorsku (po Budapešti a Košiciach). Prevaha malovýrobcov a remeselníkov bola zrejmá aj z ich pomerne veľkého podielu na počte obyvateľov Bratislavy (18,8%).

Tab. č.4 : Počet podnikateľov a robotníkov v Bratislave v jednotlivých výrobných odvetviach v roku 1869

Odvetvie	počet	
	podnikateľov	robotníkov
stavebný a umelecký priemysel	82	789
kovospracujúci, drevársky a kamenársky priemysel	303	940
chemický a tabakový priemysel	257	959
textilný priemysel a pradiarne	343	276
kožiarsky priemysel	457	849
obchod	430	646
doprava	57	550
iné	443	284
Spolu	2392	5293

Prameň: V. Horváth a kol. (1982)

Na začiatku sedemdesiatych rokov vznikli 3 dôležité podniky. J. Roth z Viedne vybudoval továreň na patróny so zlievarňou, ktorá pozostávala zo 16 budov. Počet jej pracovníkov vzrástol do konca storočia z 200 na 500. Olovo, ktoré sa tu spracúvalo bolo dovážané

z Banskej Štiavnice a časť aj z Baia Mare (Rumunsko). Časť streliva sa dodávala pre armádu a zvyšok sa exportoval najmä do balkánskych krajín a Turecka. Rozšírením staršej manufaktúry vznikla Grünbergova továreň na kefy, neskôr umiestnená v 17-tich budovách na ploche 12 000 m². Zamestnávala až 800 pracovníkov, z toho asi 500 žien. Bol to najväčší závod tohto druhu v Uhorsku. Výrobky sa úspešne vyvážali do Anglicka, Nemecka, Švajčiarska, balkánskych štátov, Turecka, do Východnej Indie a až 1/5 do Rakúska. Tretím dôležitým podnikom bol Ludwigov parný mlyn (V. Horváth a kol., 1982).

V roku 1871 vznikol železiarsky podnik a zlieváreň Theodora Weissa a tým dosiahol počet bratislavských tovární číslo 35. V tom istom roku začala taktiež výrobu sladovní bratov Steinovcov, o štyri roky neskôr ich pivovar. Na ploche 5 600 m² v troch hlavných budovách vyrábalo 70-80 pracovníkov ročne 60 000 hl piva a 100 vagónov sladu. Tieto sa vyvážali do Nemecka a Švajčiarska. Budovanie uhorskej armády sa stalo podnetom k založeniu továrne na vojenské súkno v Bratislave. Súkenka F. Regenhart a spol. zamestnávala okolo 150 robotníkov (D. Lehotská - J. Pleva, 1966).

Prudký rozvoj hospodárstva v šesťdesiatych a začiatkom sedemdesiatych rokov 19. storočia vo svete prerušila prvá veľká hospodárska kríza z nadvýroby v roku 1873. V rokoch 1870-1880 vzniklo v Bratislave 19 manufaktúr a tovární, ktoré poskytli prácu ďalším 1700 robotníkom (V. Horváth a kol., 1982).

Po prekonaní tejto krízy nastáva akýsi zlom pri budovaní nových podnikov. Namiesto väčšieho počtu malých a stredných podnikov, aké sa budovali do tých čias, začali sa budovať veľké podniky, väčšinou akciové spoločnosti, a to aj s účasťou zahraničného kapitálu. Veľkým podnikom tohto typu bola aj továreň na výrobu dynamitu, ktorú založili v roku 1873 viedenský podnikatelia Mahler a Eschenbacher. Prudký rozvoj zaznamenal závod hlavne po roku 1880, keď sa stal majetkom účastinárskej spoločnosti Dynamit-Nobel (neskôr ChZJD, dnes Istrochem) a stal sa najväčšou továrňou tohto druhu v Rakúsko-Uhorsku. Veľmi rýchlo v tomto závode stúpala výroba kyseliny sírovej a neskôr sa vyrábala aj nitrocelulóza, liadok, progresit, rexit, ekrazit a strelná bavlna. Ku koncu storočia sa stále viac orientovala továreň na výrobu výbušnín pre armádu. Na začiatku 20. storočia ako uvádza V. Horváth a kol. (1982) pozostávala zo 69 budov a bolo tu zamestnaných 400 ľudí. V roku 1911 ich počet stúpol na 800 a za prvej svetovej vojny až na 3 000.

V roku 1879 vznikol veľký konfekčný závod Todesco a spol., ktorý zamestnával 100 majstrov a doma pracovalo pre továreň 600 rodín. Obleky sa vyvážali až do Turecka a Indie (V. Horváth a kol., 1982).

Od začiatku 80-tych rokov dochádza v Uhorsku k akumulácii domáceho kapitálu, k štátnej podpore a predovšetkým k prílevu zahraničného kapitálu, čo viedlo k zrýchľovaniu rastu továrenského priemyslu a ku konjunktúre. Najbezprostrednejším prejavom štátnej hospodárskej politiky vo vzťahu k priemyslu boli tzv. "priemyselné zákony" na podporu priemyslu. Prvý zákon so širším zameraním bol vydaný v roku 1881 a vyšiel spolu so zákonom na podporu výstavby miestnych železníc. Poskytoval možnosť oslobodenia od daní na obdobie 15 rokov a zľavu pri doprave na železnici. V Bratislave dostali túto daňovú úľavu textilné závody, Klingerova továreň na spracovanie juty a konope a chemická továreň Dynamit-Nobel. Väčší dosah mal druhý zákon vydaný v roku 1890, ktorý sa vzťahoval už na viaceré priemyselné odvetvia. Štát podporoval priemysel ešte účinnejšie, vo forme daňových odpisov, bezúročných pôžičiek, bezplatne poskytnutých pozemkov a štátnych objednávok (V. Horváth a kol., 1982).

Ku koncu 19. storočia sa urýchlila výstavba železníc. Začali sa budovať hlavne železnice sever-juh, z nich najvýznamnejšie boli úseky Bratislava-Kúty s pokračovaním na Veselí nad Moravou, resp. od roku 1900 na Břeclav. Trať Bratislava-Petržalka s pokračovaním na Šoproň bola vedená cez Dunaj po železničnom a cestnom moste, ktorý vybudovali v rokoch 1889-1890, v trase trnavskej trate, ktorú v roku 1873 prebudovali na parný pohon. Bratislava

sa takto stala významným železničným uzlom. Tento fakt sa znásobil ešte tým, že v roku 1873 bolo predĺžené spojenie z Trnavy po Žilinu a odtiaľ na Ostravsko, do Sliezska a k prístavom na Baltickom a Severnom mori. V smere na západ mala ďalšie spojenie na Prahu a Nemecko, na juh smerom k jadranským prístavom a do Budapešti a Viedne. Železnice skrátili vzdialenosti, umožnili rýchlu a lacnú dopravu veľkého množstva surovín, výrobkov a osôb a zaznamenali istým spôsobom revolúciu v doprave. Umožnili rýchlo modernizovať výrobu a pomohli vytvoriť jednotný vnútorný trh. Keďže sa zvyšovala aj lodná doprava po Dunaji, vyžiadalo si to vybudovať v Bratislave dokonalý nákladný prístav, ku ktorému bola vybudovaná železnica. Tento prístav sa stal dôležitým prekladiskom dovážaných a vyvážaných surovín a výrobkov pre široké okolie západného a stredného Slovenska, Moravy a aj Čiech. Význam prístavu v Devíne poklesol a to z dvoch dôvodov. Nebol prispôbený pre veľké parníky, ale predovšetkým v dôsledku výstavby železníc, ktoré umožnili rýchlu a lacnejšiu dopravu do bratislavského prístavu.

V období 1880-1890 vzniklo v Bratislave 16 tovární, v ktorých pracovalo okolo 3400 pracovníkov. V roku 1882 sa rozšíril podnik A. Marschala na výrobu kočov. V tom istom roku G. Ludwig zmodernizoval svoj parný mlyn. O rok neskôr vznikli Strauszova a Meldeho továrne na výrobky z trstiny. Tehelňa Antona Durvaya, ktorá vznikla v roku 1883 patrila tiež k väčším podnikom. Zamestnávala totiž 130 ľudí. V tom istom roku bola založená továreň na asfalt a izolačné materiály ako filiálka podniku K.C. Menzl. V štyroch budovách na ploche 3000 m² pracovalo 40 robotníkov. Vedľajšími produktami boli farby, térové výrobky, ohňovzdorné cementové a azbestové dosky. Ďalšiu továreň založil so štátnou podporou Henrich Klinger. Zameriavala sa na ľanový, konopný a jutový tovar. Vyše 500 robotníkov pracovalo na ploche 39 000 m², z toho 1/3 žien. Neskôr stúpol ich počet na 1 000. Od roku 1897 sa rozšíril výrobný program továrne a vedenie dokonca vybudovalo aj robotnícku kolóniu pre sto rodín. Firma C. Kragl mladší začala v meste budovať telefónne siete a v roku 1884 bolo zavedené prvé elektrické osvetlenie v Ludwigovom mlyne. V roku 1890 sa podstatne rozšírila staršia Grünebergova manufaktúra na kefy. Na konci storočia mala najväčší počet zamestnancov zo všetkých závodov (800 robotníkov) a vyrábala známe výrobky značky KOH I NOOR a COSMOS. Vznikli aj dve špecializované textilné továrne-Drächslerova (s vyše 100 robotníkmi) na výrobu textílií do železničných vozňov a Lövyho (70 robotníkov) na výrobu technických textílií (D. Lehotská - J. Pleva, 1966).

V roku 1894 bola štátnou pôžičkou založená aj Továreň na káble, úč.spol. Podnik bol postupne rozdelený na vlastnú výrobu káblov (dnešné Kablo), výrobu gumónu na elektrické zariadenia (Gumon) - jediná v Uhorsku a oddelenie vyrábajúce izolačné rúry. Toto všetko bolo umiestnené v 8 výrobných a 1 administratívnej budove na ploche 15 000 m². Počet robotníkov bol v tomto období 300 a vzrástol do r.1911 asi o 100 ľudí, z čoho bola asi 1/2 žien. Produkcia bola vyvážaná takmer do všetkých európskych krajín ale aj do Indie, Číny, Egypta, Južnej Afriky, Mexika, Brazílie, Argentíny a Austrálie (D. Lehotská - J. Pleva, 1966).

Rafinéria minerálnych olejov Apollo, akciová spol. (dnešný Slovnaft) bola založená v roku 1895 ako závod budapeštianskej Vlasteneckej banky. Keďže si rafinéria vyžadovala dokonalú dopravu a Mestská rada slobodného kráľovského mesta Bratislavy ponúkala pre rozvoj priemyslu výhodnejšie podmienky ako iné mestá blízkeho regiónu bola táto umiestnená práve v Bratislave. Mestská rada očakávala od toho finančné prostriedky pre rast a zveľadovanie mesta. Nezaujímal ju iba zisk za predaj pozemku ale Apollo malo priniesť aj zvýšenú zamestnanosť obyvateľstva, trvalý príjem z obratu a mýtné poplatky za dovážané tovary. Ropa sa dovážala firemnými tankovými loďami a cisternami. Išlo hlavne o ropu z Kaukazu, z Rumunska, a neskôr z Gbelov a Hodonína. Podnik mal 50 budov a spočiatku zamestnával 350 robotníkov. Neskôr sa ich počet zvýšil na 500. Rafinéria vyrábala benzín, petrolej, strojový olej, parafín, asfalt, koks a sviečky. Ako uvádza vo svojej práci E. Kudlička

(1995) jej výrobky sa vyvážali do všetkých západoeurópskych a balkánskych krajín ale aj do viacerých ázijských, afrických a amerických krajín.

V roku 1896 vznikol ďalší významný podnik, tentoraz však potravinárskeho charakteru. Nemeckí bratia Stollwerckovci si založili filiálku na výrobu čokolády, kakaa a cukrovínok. 220 robotníkov, prevažne žien, pracovalo v 6 budovách na ploche 35 000 m². Závodu sa pomerne darilo a od roku 1910 sa zvýšil počet zamestnancov na 942 osôb. Až do roku 1914 to bola najväčšia cukrovinárska továreň v Uhorsku. Svoju produkciu závod úspešne exportoval najmä do Rakúska a na Balkán. Na konci 19. storočia vznikli aj ďalšie podniky: továreň K. Schranza na stroje a kotly (130 robotníkov), továreň S. Freuda na výrobu jemných koží so 100 robotníkmi, v Petržalke to bola P. Westenova továreň na smaltovaný riad (neskorší Sphinx), ktorá zabezpečovala aj potreby armády a zamestnávala 330 robotníkov a poslednou bola továreň na konzervy, ktorá patrila J. Ludwigovi, J. Palugyaymu, F. Nirschymu, H. Hörnesovi a J. Jaklitschovi. Tým boli vlastne položené počiatky konzervárenského priemyslu na úrovni továrenskej výroby. Produkovala hlavne mäsové konzervy, ktoré sa vyvážali do západnej časti monarchie a Nemecka, ale dodávali sa aj pre armádu, preto dostávala od vlády aj dotácie (V. Horváth a kol., 1982).

Na prelome storočí postihla Európu všeobecná hospodárska kríza, ktorá zasiahla predovšetkým ťažký priemysel, stavebníctvo a poľnohospodárstvo. Význam priemyslu v hospodárskom vývine Bratislavy nám dokumentuje tabuľka č.5.

Tab. č. 5 : Zamestnanosť v odvetviach hospodárstva Bratislavy v r. 1900

Odvetvie hospodárstva	Zamestnanosť v %
Poľnohospodárstvo	5,2
Priemysel	37,5
Obchod	10,2
Doprava	7,7
Verejné služby	8,9
Branná moc	7,8
Nádenníci	4,3
Domáce služobníctvo	6,9
Iné	11,5

Prameň: V. Horváth a kol. (1982)

Ako vidno z tabuľky, priemysel bol v zamestnanosti s 37,5 % na prvom mieste. Prevládala v ňom, oproti predchádzajúcemu obdobiu, už priemyselná veľkovýroba. Na prelome storočí sa nachádzalo v Bratislave už 51 priemyselných podnikov, ktoré zamestnávali 5 790 robotníkov. Štruktúru priemyselných podnikov v Bratislave v roku 1900 zachytáva tabuľka č.6.

Tab. č. 6 : Veľkosť priemyselných podnikov Bratislavy v r. 1900

Počet zamestnancov	Počet podnikov
21-50	26
51-100	12
101-200	6
201-300	3
301-500	2
501-700	1
701-1000	1

Prameň: V. Horváth a kol. (1982)

Tretí z tzv. "priemyselných zákonov", ktorý ešte nebol spomenutý bol prijatý v roku 1899. Bol dôležitý hlavne v tomto období, pretože podľa neho sa začala poskytovať podpora od krízového roku 1900 predovšetkým pri zakladaní nových závodov, pričom sa uprednostňovali vybrané priemyselné odvetvia. Najväčšiu podporu dostávali spriadacie a textilné závody. Vysoké štátne podpory získali taktiež kovospracujúce a chemické závody, ktoré vyrábali na vojenské objednávky. Ďalší zo zákonov, ktorý nadobudol platnosť v roku 1907, dával ešte väčšie možnosti pre poskytovanie štátnej podpory. Podpora sa poskytovala až na dobu 15 rokov pri výstavbe nových, ale aj pri rozširovaní už existujúcich závodov. Umožňoval podobne ako predchádzajúce zákony oslobodenie od daní, bezúročné pôžičky, zľavy pri doprave surovín a výrobkov po železnici, colné úľavy. Opäť najväčšie úľavy získali textilné, strojárne a chemické závody. Tieto priemyselné zákony podnecovali záujem u zahraničných, najmä rakúskych investorov, ktorí vkladali kapitál vo väčšej miere v Bratislave, kde naďalej Mestská rada ponúkala pre rozvoj priemyslu výhodnejšie podmienky ako iné mestá blízkeho regiónu. Z viacerých bratislavských závodov sa stali moderné továrne, ktoré zároveň podstatne rozšírili výrobu (D. Lehotská - J. Pleva, 1966).

Už v tomto období sa v Bratislave zdôrazňoval a popularizoval význam Dunaja, ako významnej riečnej cesty pre ďalší rozvoj priemyslu v meste, lebo už od počiatkov paroplavby existovala myšlienka, že v budúcnosti dôjde k prepojeniu Dunaja s Mohanom a Rýnom, resp. s Labe a Odrou. Preto vznikali už aj konkrétne návrhy na vybudovanie významných vodných diel. Od bratislavského Zimného prístavu sa mal smerom k Dynamitke vybudovať asi 80 metrov široký splavný kanál s tým, že po jeho obidvoch stranách sa mali budovať priemyselné závody. Taktiež sa počítalo s reguláciou Váhu až po Žilinu, aby po ňom mohli plávať nákladné člny. Tým sa chcelo dosiahnuť to, že by potom väčšina surovín a výrobkov dopravovaných po Váhu smerovala namiesto do Komárna a Budapešti do Bratislavy, prípadne až do Viedne. Bratislava sa takto mala stať hneď po Budapešti najvýznamnejším priemyselným a dopravným strediskom Uhorska.

V roku 1902 nemecká firma Siemens-Schuckert (neskôr BEZ) založila za spoluúčasti maďarského kapitálu v Bratislave svoju továreň. Vyrábali sa v nej elektrotechnické zariadenia a stroje, ktoré sa v tom čase používali v priemysle, baníctve, doprave, spojoch a väčšia časť pre elektrárne. Závod vyrobil zariadenia pre mestskú elektrárňu a s rozširovaním používania elektrickej energie postupne elektrifikoval bratislavské priemyselné podniky. Ďalší elektrotechnický závod firmy Goerz (neskôr Meopta), bol založený v roku 1907. Vyrábali sa tu prístroje a predmety jemnej mechaniky, ako napr. optické prístroje, najmä ďalekohľady väčšinou pre potreby armády. Ako uvádzajú v práci D. Lehotská a J. Pleva (1966), v roku 1920 v ňom bolo zamestnaných 41 osôb.

O ďalšie dva podniky sa rozrástol aj textilný priemysel. Za pomoci anglického kapitálu vznikla zo starších Richterovho a Salcherovho podniku továreň na cverny (1901) a v roku 1907 založila Uhorská komerčná banka spolu s českými priemyselníkmi za pomoci štátnej subvencie textilnú továreň Danubius. Rozvoj textilného priemyslu treba spojiť hlavne s rastom dopytu na vnútornom trhu. Okrem priaznivej odbytovej situácie na domacom trhu sa rozširoval aj vývoz textilných výrobkov a priadze, a to hlavne na Balkán a do Ázie. Cvernovka (neskôr BCT) vyrábala hlavne pre domáci trh a mala 640 (neskôr 900) robotníčok. Danubius vyrábala predovšetkým na export a zamestnával 500-750 robotníčok. Základnú surovinu – bavlnu - závody dovážali z Egypta, Ázie, Ameriky a iných krajín (V. Horváth a kol., 1982).

Základy továrenského gumárenského priemyslu boli položené bezprostredne po hospodárskej kríze na začiatku nášho storočia. Zo štátnej podpory vznikol v roku 1904 v Bratislave-Petržalke závod Matador, ktorý vyrábala predmety z gumených a kaučukových výrobkov. Zamestnával v období svojho vzniku 300 robotníčok. Jeho výrobky nachádzali odbyt

v armáde, v Rakúsko-Uhorsku, ale vyvážali sa aj do väčšiny európskych a niektorých ázijských krajín, najmä do Číny a Japonska a do krajín severnej a južnej Ameriky.

V roku 1910 sa nachádzalo v Bratislave 42 dôležitejších podnikov. Najväčším z nich bola Cvernovka, ktorá mala 993 zamestnancov. Na druhom mieste bola továreň na cukrovinky Stollwerck s 940 zamestnancami, ďalej tabaková továreň (851 zamestnancov), rafinéria Apollo (850), továreň na kefy (800), Dynamitka (580), Kablo (400) a Siemens-Schuckert (350) (V. Horváth a kol., 1982).

Podľa J. Komoru (1998), charakteristickým znakom tovární založených koncom 19. a začiatkom 20. storočia bolo, že vznikli buď ako filiálky zahraničných spoločností alebo za účasti zahraničného kapitálu. Mnohé z nich mali rozpracovaný sociálny program, súčasťou ktorého bola aj výstavba robotníckych kolónií.

L. Hallon (1995) vo svojej práci tvrdí, že úroveň priemyselňovania mala niekoľko spoločných znakov s tzv. novoundustrializovanými krajinami rozvojového sveta, kde na jednej strane vznikajú moderné veľkopriemyselné podniky medzinárodného významu (napr. Dynamit-Nobel), na strane druhej hospodárstvo krajiny ako celok zaostáva a infraštruktúra nezodpovedá potrebám moderného veľkopriemyslu.

V rokoch 1914-1918 - počas 1. svetovej vojny sa väčšina priemyselných podnikov musela preorientovať na vojnové potreby, plnenie štátnych objednávok. Priemysel Slovenska bol dimenzovaný pre potreby veľkého bezcolného priestoru Rakúsko-Uhorska. Možnosti odbytu na vlastnom území Slovenska s minimálnou kúpischopnosťou obyvateľstva boli značne obmedzené. Rozpad tohto jednotného colného priestoru - stratu trhov - považujú mnohí historici za hlavnú príčinu problémov priemyslu po vzniku ČSR.

Výstavbou všetkých spomínaných priemyselných závodov, vznikom zimného prístavu na území zasypaného dunajského ramena po r. 1892 na juhovýchodnej strane mesta sa menil stavebný a urbanistický charakter Bratislavy. Priestorové umiestnenie podnikov sledovalo hlavne výhodné spojenie s hlavnými výpadovými komunikáciami, neskôr so železničnou dopravou. Priestorové rozloženie priemyslu poukazuje na utváranie osobitných priemyselných zón, v mnohých prípadoch sa v tesnej blízkosti závodov budujú aj obytné robotnícke kolónie. Veľká priemyselná zóna vznikla hlavne v priestore ulíc Pribinova, Dostojevského rad, Mlynské Nivy a Košická, kde bolo sústredených 24 väčších i menších tovární, medzi nimi i rafinéria Apollo, Klíngerova továreň a Kablo. Ďalšia priemyselná časť sa nachádzala v oblasti Radlinského a Krížnej ulice a v sektore Trnavskej cesty. Veľké priemyselné podniky (Dynamitka, Stollwerck, Siemens-Schuckert) boli vybudované v lokalitách pozdĺž Račianskej cesty. V severnej časti dnešnej Bratislavy sa nachádzala Rothova patrónka a Kühmayerova továreň, v Petržalke továreň Matador a smaltovňa firmy Westen. Menšie továrne a výrobné boli aj v centrálnej časti mesta (J. Komora, 1998).

V roku 1869 mala Bratislava 46 540 obyvateľov, v roku 1900 už 65 867 a v roku 1910 tento počet vzrástol na 78 223 obyvateľov. Nárastu počtu obyvateľov však nezodpovedala usporiadaná výstavba mesta tým viac, že Bratislava nemala žiaden regulačný plán. Preto mesto oslovilo budapeštianskeho profesora urbanistu Antona Palóczyho, ktorý v rokoch 1909 a 1917 vypracoval dva regulačné plány. Výrazným a radikálnym zásahom navrhoval preťať mesto priamkovou magistrálou, vedúcou od Suchého Mýta až na Mlynské Nivy, kde sa malo začať so zástavbou na pravidelnom šachovnicovom systéme. Tieto plány sa ale neuskutočnili.

3.3. Priemysel v Bratislave v období rokov 1918-1948

V dôsledku výhodnej polohy v rámci Rakúsko-Uhorskej monarchie, spolu s dobrými dopravnými podmienkami, ako aj zdrojmi pracovných síl, sa Bratislava v predchádzajúcom období stala jedným z najpriemyselnejších stredísk v Uhorsku a nesporne najpriemyselnejším mestom na Slovensku. Bola na rozdiel od ostatných slovenských miest takmer výlučne priemyselným a obchodným mestom. Poľnohospodárska výroba mala iba nepatrný význam.

Boli to predovšetkým vinice na svahoch Malých Karpát a intenzívne pestovanie zeleniny na okraji mesta.

Do roku 1918 bol celý hospodársky život veľmi úzko spojený s trhom Rakúsko-Uhorska. Po tomto roku, kedy vznikla ČSR, došlo k prerušeniu vzťahov z Viedňou a Budapešťou, k úbytku rakúskeho kapitálu na našom trhu a z tohto dôvodu sa priemyselný vývoj Bratislavy dostal do veľmi zložitej situácie. Slovensko sa stalo súčasťou ČSR a tým pádom pribudla jeho priemyselným odvetviám zdatná konkurencia z viac rozvinutých českých krajín, na druhej strane tam získalo možnosti odbytu svojich výrobkov, pretože český trh bol v porovnaní so slovenským pomerne rozsiahly.

Najväčším problémom sa stalo zabezpečenie dostatočného množstva surovín a polotovarov. V Bratislave a ani v jej najbližšom okolí totiž, s výnimkou stavebných surovín, žiadna surovinová základňa nebola. Chod priemyslu bol tak závislý na dovoze. Železničná doprava na Slovensku bola nielen nedostatočná, ale aj neúmerne drahá. Rentabilnosť vodnej dopravy po Dunaji poskytovala na dovoz dobré predpoklady. Táto závislosť na dovoze surovín a polotovarov podmienila aj štruktúru priemyslu. Vedúce postavenie mali kovopriemysel a stavebníctvo, avšak iba v sezónnych mesiacoch, takže prakticky druhým najdôležitejším odvetvím bol textilný a odevný priemysel. Ďalej nasledovali potravinársky, chemický, kožiarsky priemysel a spracovanie dreva. Z uvedeného vyplýva, že suroviny v prípade Bratislavy neboli lokalizačnými faktormi priemyslu.

Na rozdiel od predchádzajúceho obdobia došlo aj k zmene hospodárskych pomerov. Československá vláda neposkytovala finančnú podporu rozvoja priemyslu na Slovensku a slovenská buržoázia nemala dostatočnú finančnú základňu. Do roku 1929 až 22 podnikov z 94, ktoré pracovali v Bratislave pred rokom 1918 zastavilo výrobu. Išlo hlavne o prevádzky s nerentabilnou výrobou a s malým počtom zamestnancov. Z väčších prevádzok zanikli len továreň na súkno (1921), výroba výbušných látok v Dynamitke (1923) a závod na výrobu koženého tovaru S. Freud úč.spol. (1929). V roku 1928 zanikol aj cukrovar - najväčší závod potravinárskeho priemyslu v Bratislave - avšak za vysoké odstupné od majiteľov blízkych cukrovarov v Sládkovičove a Seredi. Tento cukrovar vyrábala až 10% celkovej produkcie cukru na Slovensku a mal 800, v sezóne až 1700 zamestnancov (D. Lehotská-J. Pleva, 1966).

Po vojne sa silnejšie prejavili tendencie preniesť zo strategických dôvodov priemyselnú výrobu zo Slovenska do Čiech. Dokonca aj dvom najväčším kovospracujúcim podnikom na území mesta - Kablo a Siemens - hrozila demontáž. Kablo malo byť premiestnené do Kolína a Siemens do Mohelnice na Morave. Tam bola nakoniec prevezená iba výroba elektroinštalačného materiálu a malých strojov. Do Kolína bola prevezená výroba izolačných rúr. Samozrejme toto malo za dôsledok pokles zamestnanosti v Siemense, hlavne žien. V Kable sa zamestnanosť mierne zvýšila v dôsledku zavedenia výroby článkov z gumónu a futuritu. Neúspešný bol ďalší s pokusov o deindustrializáciu Bratislavy a to konkrétne premiestnenie Patrónky do Trenčína. To sa však neuskutočnilo a továreň prešla pod názvom Československé muničné kovovýrobné závody, úč.spol. do rúk Zbrojovky Brno (D. Lehotská - J. Pleva, 1966).

Hospodársky a politický rozvoj Bratislavy znamenal aj enormný nárast remeselníckych živností. V októbri 1918 bolo evidovaných 229 malovýrobných prevádzok. Pokiaľ v roku 1922 iba 4 priemyselné závody zamestnávali viac ako 500 zamestnancov, v roku 1928 ich už bolo 10. Z celkového počtu obyvateľov bolo 36,1% závislých na priemysle a 23% na obchode a malovýrobe (J. Komora, 1998).

Na konci roku 1929 sa začala veľká hospodárska kríza, ktorá neobišla ani Slovensko a už začiatkom roku 1930 znamenala úpadok prevažnej väčšiny základných výrobných odvetví. Vo viacerých závodoch, ako napr. v Klingerových závodoch, v Danubiuse, Patrónke, v závode na smaltovaný riad a vo väčšine menších závodoch ľahkého priemyslu došlo k prudkému obmedzovaniu výroby. Viedlo to v polovici tridsiatych rokov k premiestneniu

Patrónky do Považskej Bystrice. Vážne ťažkosti mali aj obecné podniky ako elektráreň, vodáreň, plynáreň, bitúnok, kameňolomy a aj vyše 3000 hektárové lesné hospodárstvo mesta. Veľmi dobre odolával kríze chemický závod na výrobu gumených výrobkov v Petržalke. V r. 1929 mal 700 zamestnancov, v r. 1930 už 830 a aj v nasledujúcich rokoch počet zamestnancov stúpala. Zaradil sa k najväčším priemyselným podnikom Slovenska (D. Lehotská - J. Pleva, 1966).

Od roku 1934 začala hospodárska kríza v ČSR pomaly ustupovať. Tento trend však v Bratislave akoby neplatil. Podľa niektorých ukazovateľov dokonca v roku 1936 tu dosiahla kríza väčšiu intenzitu ako v roku 1933. Popri určitom oživení výroby v závodoch Dynamit-Nobel, Kablo a v niektorých závodoch potravinárskeho priemyslu, výroba naďalej stagnovala v závode Cvernovka, kde v roku 1935 museli zrušiť druhú smenu a prepustiť 10% robotníkov. Prepúšťal aj závod Apollo a takmer štvrtinu robotníkov prepustil v rokoch 1937-1938 Danubius.

L. Hallon (1995) rozdelil medzivojnový vývoj do štyroch fáz:

- 1) do roku 1923 - išlo o tzv. odbytovú krízu
- 2) 1924-1929 - obdobie konsolidácie, konjunktúry - rozvoj perspektívnejších odvetví priemyslu, ktoré boli schopné prispôbiť sa novým trhovým podmienkam
- 3) 1929-1933 - obdobie globálnej hospodárskej krízy
- 4) 1934-1938 - vzostupný trend priemyslu - viac investícií putovalo na Slovensko

Počas 2.svetovej vojny (1939-45) utrpeli škody viaceré závody. Bombardovaním bolo zničených asi 80% zo zariadenia rafinérie Apollo, značne poškodené boli objekty Kühmayerovej továrne, závod Siemens skoro celý vyhorel a jeho výrobné zariadenie bolo odvečené.

Po r. 1918 Bratislava preberá funkciu politického, hospodárskeho a kultúrneho strediska na Slovensku. Nové postavenie Bratislavy a z neho vyplývajúci rast vyvolali veľký stavebný ruch. Potreba výstavby nových štvrtí priniesla so sebou požiadavku riešiť pre Bratislavu regulačný plán na celomestskej úrovni. Palóczyho plán z roku 1909 nevyhovoval, nevyhovoval ani návrh, ktorý vypracoval mestský geometer Raidl v roku 1922 navrhujúci mestské pásma. Bol to typický schematický plán rozvoja jednotlivých pásiem mesta (bývanie, priemysel atď.). Správne predpokladal potrebu východnej obvodovej železničnej komunikácie a nákladnej stanice pri prístave na juhovýchode. Obytné plochy navrhoval rozširovať rozsiahlou nízkou zástavbou a miesto pre komplex univerzity a nemocnice rezervoval pri Mlynskej doline. Keďže mesto potrebovalo kvalitnejší územný plán, bola v roku 1929 vypísaná medzinárodná súťaž na generálny regulačný plán a riešenie otázky železnice. Prvú cenu neudelili. Druhú cenu získal návrh s heslom "Znak Slovenska" od autorov Dryák-Tvarožek-Chlumecký, tretiu cenu dostali Grossman-Balán-Suske. Podmienky súťaže usmerňovali sústredný rast mesta smerom na severovýchod, perspektívne sa počítalo s 300 000 obyvateľmi.

Počet obyvateľov Bratislavy od konca 1.svetovej vojny do roku 1930 vzrástol z 80 000 až na 124 000. V roku 1940 malo mesto už približne 139 000 obyvateľov. Stavebný ruch sa neobmedzoval len na verejné stavby, ale z tohto obdobia pochádza viac ako 25 000 bytov. V období rokov 1918-1945 sa výstavba mesta rozširovala hlavne východným a severovýchodným smerom. To malo za následok, že sa veľké závody dostali do bezprostrednej blízkosti obytnej zástavby, a tým vznikli dodnes nedoriešené hygienické závädy v mestskom organizme Bratislavy.

Pre možnosti ďalšieho rozvoja mesta sa pristúpilo k utvoreniu „Veľkej“ Bratislavy, pričlenením okolitých obcí. V roku 1943 bola zlúčená obec Karlova Ves a mesto Bratislava. S právnou účinnosťou od 1.4.1946 boli k Bratislave pripojené obce Vajnory, Rača, Prievoz, Lamač, Dúbravka, Devín a Petržalka. Celkove plocha mestského územia vzrástla z 11 120,1

ha na 19 364,4 ha. Počet obyvateľov mesta vzrástol po pripojení obcí zo 154 226 obyvateľov na 191 154 obyvateľov.

3.4. Priemysel v Bratislave v období rokov 1948-1989

Rok 1948 je rokom nástupu nového spoločenského poriadku v ČSR, ktorý znamenal rad impulzov pre rozvoj priemyslu, najmä upevnenie Bratislavy ako politického a hospodárskeho centra Slovenska, všeobecná industrializácia Slovenska a spolupráca krajín v rámci RVHP. Dochádza k zavádzaniu nových priemyselných odvetví, k výstavbe nových závodov ako aj k obnove a rozvoju výroby v starých podnikoch. Dominantné postavenie získavajú petrochemický, strojársky a sklársky priemysel.

Toto obdobie bolo bezprostredne ovplyvnené vydaním dekrétov o znárodnení prezidentom z 24.10.1945. Na základe týchto dekrétov bolo v Bratislave znárodnených 7 bankových a hutných podnikov, 4 energetické podniky, 16 kovopriemyselných podnikov, 14 podnikov chemického priemyslu, 3 podniky stavebného priemyslu, 4 podniky papierenského priemyslu, 2 drevospracujúce podniky, 4 podniky textilného priemyslu, 3 kožiarske a gumárske podniky, 3 liehovary a 2 nepriemyselné podniky (V. Horváth, 1982).

Ďalší rozvoj priemyslu v Bratislave bol ovplyvnený celkovou industrializáciou Slovenska. Tento sa realizoval hlavne v päťročných plánoch. V období rokov 1948-1980 bolo v Bratislave postavených 31 nových závodov. Viacero starých závodov sa premenovalo a funguje dodnes. Stollwerck sa premenoval na Figaro, Cvernovka na Závody MDŽ (BCT), pivovar Stein na Západoslovenské pivovary (dnes opäť Stein), Dynamit-Nobel na Chemické závody Juraja Dimitrova (dnes Istrochem), Sphinx na Závody ťažkého strojárstva (dnes Hydronika). Závod Apollo sa premenoval na Slovnaft a zároveň sa rozhodlo o jeho premiestnení do novej lokality vo Vlčom Hrdle (výstavba v rokoch 1950-57), kde sa nachádza aj dnes. Vybuďovali sa však aj nové závody ako mraziarne, Závod mieru na výrobu viskózového hodvábu, mliekareň, tepláreň I.

V Bratislave bolo ku koncu roka 1958, bez miestneho a družstevného priemyslu, 38 väčších podnikov s počtom zamestnancov od 251 do 5000.

Tab. č. 7 : Vývoj počtu ekonomicky aktívnych obyvateľov v jednotlivých odvetviach národného hospodárstva v Bratislave v rokoch 1950 a 1961

Odvetvie	1950		1961	
	Počet ekonomicky aktívnych absolútny počet	v %	Počet ekonomicky aktívnych absolútny počet	v %
Spolu	89 112	100	114 877	100
z toho: priemysel	24 626	27,63	33 486	29,13
stavebníctvo	8 694	9,8	13 975	12,2
poľnohospodárstvo	3 631	4,1	4 805	4,18
doprava a spoje	8 042	9,02	*	*
obchod a verejné stravovanie	15 821	17,75	*	*
ostatné	28 299	31,7	*	*

* bez údajov

Prameň: V. Horváth a kol. (1982)

Na základe sčítania ľudu v roku 1961 žilo v Bratislave 241 796 trvalo bývajúcich obyvateľov, z ktorých bolo 29,13 % ekonomicky aktívnych v priemysle. Vývoj podielu ekonomicky aktívnych obyvateľov v jednotlivých oblastiach národného hospodárstva v Bratislave dokumentuje tabuľka č.7. Najvýznamnejší vzostup zamestnanosti nastal v stavebníctve o 2,4 % a v priemysle (z 27,63 % na 29,13 %). Na Bratislavu pripadalo 11,1 % pracujúcich v priemysle na Slovensku. V roku 1962 bol podiel mesta na celoslovenskej

priemyselnej výrobe už 14,2 % pričom ťažiskom rozvoja bol potravinársky, strojársky a chemický priemysel.

Jeden z rozhodujúcich činiteľov ovplyvňujúcich ďalší rozvoj mesta po roku 1961- rozvoj bytovej výstavby, si vynútil v stavebnom rozvoji Bratislavy nové územia na sústredenú bytovú výstavbu vo východnej a západnej časti mesta. V roku 1963 dokončil Útvar hlavného architekta mesta Bratislavy Smerný územný plán mesta Bratislavy. Schválený bol vládou ČSSR 15.6.1968. Podľa neho sa stavebný rozvoj priemyslu, bytovej výstavby, občianskej a technickej vybavenosti umiestňoval na miestach, ktoré vyhovujú životným záujmom obyvateľov a sú v súlade s celoštátnymi záujmami rozvoja národného hospodárstva.

Roky 1961-1970 možno charakterizovať z hľadiska rozvoja priemyslu Bratislavy ako obdobie výstavby veľkých, často rozhodujúcich podnikov a závodov. Vybuďovali sa závody ako Meopta-Rača (1962), Technografía-Rača (1962), Západoslovenské nábytkárske závody-Trnávka (1964), Strojárne potravinárskeho priemyslu (1965), BEZ-Vajnory (1967), Protetika (1967), Sklárske stroje-Petržalka (1967), Technické sklo-Dúbravka (1968), Kovošpracujúci podnik mesta Bratislavy (výrobné objekty - Vajnorská ulica-1968) a Zákazkové závody Vkus (Prievozská ulica-1970). Okrem toho sa uskutočnili dostavby a rekonštrukcia závodov ako: CHZJD, Figaro, Tesla, Z MDŽ a Matador v Petržalke. V potravinárskom priemysle vznikli Vinárske závody Rača (1962) a zrekonštruoval sa závod Palma (1966) (V. Horváth a kol., 1982).

Bratislava mala v roku 1971 - 302 119 obyvateľov a rozlohu územia 34 944 ha (cca 350 km²). V priemysle bolo zamestnaných 46 763 obyvateľov, t.j. 25,48 %. Čo sa týka odvetvovej štruktúry podľa počtu zamestnancov ako uvádza V. Horváth a kol. (1986) najviac ľudí pracovalo v strojárskom priemysle až 40,7 %, v chemickom a gumárenskom priemysle pracovalo 18,3 %, v priemysle palív 12,9 %, v potravinárskom priemysle 9,7 % a v textilnom priemysle 4,6 % zo všetkých zamestnancov v priemysle.

Tab. č. 8: Počet zamestnaných v priemysle Bratislavy podľa odvetví v roku 1970

Priemyselné odvetvie	Počet zamestnaných	
	absolútny počet	v %
Priemysel palív	6 048	12,9
Energetika	609	1,3
Chemický a gumárenský priemysel	8576	18,3
Strojársky priemysel	18 907	40,7
Priemysel stavebných hmôt	803	1,7
Drevošpracujúci priemysel	922	1,9
Priemysel skla	1 212	2,6
Textilný priemysel	2 143	4,6
Odevný priemysel	253	0,5
Polygrafický priemysel	2 427	5,2
Potravinársky priemysel	4 566	9,7
Ostatná priemyselná výroba	296	0,6
Spolu	46 763	100

Prameň: Územný plán hl.m. SSR Bratislavy, ÚHA, Bratislava 1977

Na začiatku sedemdesiatych rokov sa stavebný vývoj realizoval za podstatne odlišných podmienok, ako v predchádzajúcich rokoch. Bratislava bola na základe zákona SNR č.43/1968 uznaná za hlavné mesto Slovenskej socialistickej republiky a v roku 1972 sa územie Bratislavy rozšírilo o ďalších sedem obcí. Na východe to boli bývalé obce Podunajské Biskupice a Vrakuňa, na severozápade Záhorská Bystrica a Devínska Nová Ves a na juhu

Jarovce, Rusovce, Čuňovo. Územie mesta sa týmto zväčšilo o 15 862 ha a počet obyvateľov sa zvýšil o 21 000.

V rokoch 1974-1975 pribudli ďalšie novopostavené závody Zornica, Tesla-Elektroakustika v Dúbravke a na zásobovanie obyvateľov mäsom Mäsokombinát v Rači. V období 1976-1980 boli v priemysle v rámci stavebného vývoja uvedené do prevádzky nové kapacity v petrochemickom, stavebnom a potravinárskom odvetví. Patrili k nim Bratislavské automobilové závody v Devínskej Novej Vsi, druhá mliekareň v Trnávke a uskutočnila sa rekonštrukcia mraziarenskeho závodu 01 na Trenčianskej ulici.

Tab. č. 9: Počet zamestnaných v priemysle Bratislavy podľa odvetví v roku 1980

Priemyselné odvetvie	Počet zamestnaných		Plocha priemyselných odvetví v ha
	absolútny počet	v %	
Elektrotechnický priemysel	12 371	19,6	94,9
Strojársky priemysel	20 110	30,2	161
Chemický priemysel	8 741	13,1	816,2
Drevospracujúci a papierenský	1 653	2,5	37,5
Priemysel skla a keramiky	1 392	2,1	15,9
Textilný priemysel	2 165	3,2	12,2
Polygrafický priemysel	1 904	2,7	12
Potravinársky priemysel	8 500	12,8	75,8
Hutnícky priemysel	2 915	4,4	23,3
Iný priemysel	1 530	2,4	*
Spolu	66 871	100	1 345,50

Prameň: Doplnok smerného územného plánu hl.m. Bratislavy, ÚHA, 1985

K 1.11.1980 mala Bratislava podľa sčítania obyvateľstva už 380 248 obyvateľov, z toho bolo ekonomicky aktívnych 211 659 a z nich 66 871, čiže 31,6 % pracovalo v priemysle. Ako dokumentuje tabuľka č.9 strojársky priemysel zamestnával najvyšší podiel z celkového počtu pracovníkov v priemysle a to 30,2 %. Spolu s elektrotechnickým a chemickým priemyslom spolu zamestnávali tieto 3 odvetvia až 61,9 % zamestnancov priemyslu. Z hľadiska záberu plochy mesta, dominantné postavenie má v tomto období chemický priemysel, ktorý zaberá z celkovej plochy priemyslu v meste až 60 %. Na ďalších miestach je strojársky priemysel, ktorý zaberá 13 % priemyselnej plochy, elektrotechnický priemysel 7 %, potravinársky priemysel 5,6 %. Ostatné priemyselné odvetvia sa rozprestierajú na 14,4 % plochy.

Základné informácie o odvetvovej štruktúre priemyslu v Bratislave v roku 1985 obsahuje tabuľka č.10. V odvetvovej štruktúre priemyslu Bratislavy dominujú strojársky priemysel, ktorý zamestnával 28,7 % pracujúcich v priemysle, chemický priemysel so 17,1 % (ak priradíme k chemickému priemyslu aj zamestnancov závodu Sloznaft, ktorý podľa klasifikácie platnej od 1.1.1986 patrí k tomuto odvetviu, podiel pracujúcich v tomto odvetví sa zvýši až na 30,6 %), elektrotechnický a kovospracujúci 15,9 %. Tieto tri spomínané odvetvia zamestnávali v roku 1985 podstatnú časť pracujúcich v priemysle - až 61,7 %.

Strojársky priemysel bol v Bratislave zastúpený 14 závodmi, chemický priemysel 3 závodmi a elektrotechnický a kovospracujúci priemysel 5 závodmi. V priemysle Bratislavy môžeme tieto tri odvetvia považovať za tradičné, pretože mnohé zo závodov sa na území mesta lokalizovali na konci 19. storočia a začiatkom 20. storočia. Napríklad BEZ - bývalý Siemens-Schuckert 1902, Kablo 1895, Gumon 1911, Závody ťažkého strojárstva - bývalý Sphinx 1901, Meopta - bývalá firma Goertz 1907, CHZJD - bývalý Dynamit-Nobel 1873, Matador 1905. Zo spomínaných závodov iba jeden zmenil polohu a to závod Meopta, ktorý bol premiestnený z Karpatskej ulice do novovybudovaných priestorov v Rači. Významný podiel v odvetvovej štruktúre zamestnanosti priemyslu mal aj priemysel palív-12,9 %. Bol

reprezentovaný dvoma závodmi- Slovnaft a Západoslovenské plynárenské závody. Väčšinu pracujúcich tohto odvetvia v roku 1985 zamestnával práve Slovnaft - až 7515 z celkového počtu 8000 zamestnancov. Obidva závody majú v meste dlhú tradíciu. Slovnaft - bývalé Apollo, bol založený už v roku 1895. Z toho vyplýva, že táto výroba má v meste už vyše 100 ročnú tradíciu. Západoslovenské plynárenské závody boli v meste zastúpené už Mestskou plynárnou v roku 1855. Pod vplyvom požiarov a vojnových udalostí 2. svetovej vojny, ktoré zničili podstatnú časť objektov, boli premiestnené do dnešných priestorov a nestoja na svojom pôvodnom mieste. Západoslovenské plynárenské závody sa presťahovali z bývalého Gottwaldovho námestia (dnes námestie Slobody) do oblasti Mlynských Nív. Slovnaft stál v minulosti v miestach dnešnej Čulenovej ulice, dnes má vybudovaný rozsiahly komplex budov vo Vlčom hrdle.

Tab. č. 10: Počet pracovníkov a hrubá výroba priemyselných odvetví v Bratislave v r. 1985

Priemyselné odvetvie*	Priemerný počet prac.		Hrubá výroba	
	absolútny počet	v %	v tis. Kčs	v %
Priemysel spolu	55 351	100	26 000 674	100
z toho priemysel:				
palív	8 000	14,5	11 416 224	43,9
energetický	609	1,1	288 079	1,1
chemický a gumárenský	9 450	17,1	4 341 388	16,7
strojársky	15 902	28,7	2 824 525	10,8
elektrotechnický a kovospracujúci	8 809	15,9	2 342 390	9
stavebných látok	863	1,5	228 731	0,9
drevospracujúci	621	1,1	155 014	0,6
skla, keramiky a porcelánu	1 029	1,9	269 120	1
konfekčný	1 814	3,3	327 762	1,3
textilný	321	0,6	71 765	0,3
polygrafický	2 835	5,1	611 467	2,4
potravin a pochutín	4 621	8,3	3 017 964	11,6
výroba mraziarenská, žriedlová a tabaková	221	0,4	82 642	0,3
ostatný priemysel	256	0,5	23 583	0,1

* Metodika k 31.12. 1985

Prameň : Štatistická ročenka hl. mesto SSR Bratislava, 1986, Mestská správa Slovenského štatistického úradu

Z ostatných odvetví výraznejší podiel pripadal na potravinársky priemysel, ktorý mal v meste viacero závodov. Medzi najstaršie patria Figaro-bývalý Stollwerck od roku 1896 a Bratislavské pivovary-bývalý Stein 1872. V Bratislave sa pivo varilo už v roku 1457. Pivovar založený na priemyselnom základe, Meštiansky pivovar, vznikol v roku 1752 a zanikol v roku 1969, kedy bol zbúraný pri výstavbe mosta SNP (Nový most) do Petržalky (A. Kurinová, I. Záhorský, 1973). K tradičným závodom v meste patria aj textilné závody, ktoré v roku 1985 zamestnávali 1814 ľudí. Ide o dva závody: Závod MDŽ-závod 01 (bývalá Cvernovka 1901) a závod 02 (bývalý Danubius 1907).

Pri pohľade na veľkostnú štruktúru priemyselných závodov v Bratislave vidíme, že z celkového počtu 59 priemyselných závodov v roku 1985 najväčšiu skupinu (14) tvoria závody s počtom zamestnancov 250-499. Druhou najpočetnejšou veľkostnou skupinou sú závody s počtom zamestnancov 500-999. Ide hlavne o závody potravinárskeho priemyslu. Do veľkostnej skupiny 100-249 zamestnancov sa zaradilo 11 závodov. Patria sem niektoré závody polygrafického priemyslu a priemyslu stavebných hmôt. Medzi najväčšie priemyselné závody v Bratislave v roku 1985 patrili závody strojárkeho priemyslu. Až šesť závodov malo viac ako 1000 zamestnancov, z toho štyri sa pohybovali vo veľkostnej kategórii 1000-1999

zamestnancov a tri vo veľkostnej kategórii 2000-4999 zamestnancov (Elektrovod, Strojstav, BAZ). V kategórii 2000-4999 mali zastúpenie dva závody elektrotechnického a kovospracujúceho priemyslu (BEZ a Tesla) a jeden závod textilného priemyslu (Z MDŽ-závod 01). Najviac zamestnancov - nad 5000 mali dva závody a to Slovnaft a CHZJD. Tieto závody sa aj najvýznamnejšie podieľali na hrubej výrobe priemyslu v Bratislave.

Tab. č. 11: Veľkostná štruktúra priemyselných závodov v Bratislave v roku 1985

Počet zamestnancov	Počet závodov	% podiel
do 49	2	3,39
50-99	5	8,48
100-249	11	18,64
250-499	14	23,73
500-999	12	20,34
1000-1999	7	11,86
2000-4999	6	10,17
5000 a viac	2	3,39
spolu	59	100

Prameň: Spracované podľa-Štatistická ročenka hl. mesto SSR Bratislava 1986, Mestská správa Slovenského štatistického úradu

Analýzy štruktúry a rozmiestnenia priemyslu odhalili veľa záporných stránok socialistickej industrializácie. Veľmi zaujímavá je z tohto pohľadu práca I. Mareša (1988), ktorý na negatíva socialistickej industrializácie poukázal ešte pred rokom 1989. Hlavný dôraz pri odvetvovom plánovaní rozvoja priemyslu sa kládol na jeho kvantitatívny rast, pričom sa vôbec nevyužívala možnosť formovania územno-výrobných komplexov, dochádzalo k porušovaniu vzťahov medzi zdrojmi pracovných síl v zázemí priemyselných stredísk a vytvorenými pracovnými príležitosťami v centrách. Tieto záporné stránky sa dajú pozorovať aj v Bratislave, ktorá má nevhodnú odvetvovú štruktúru, rozvíjali sa tu odvetvia s nižším nárokom na kvalifikáciu, čím sa nevyužíval vzdelanostný potenciál mesta. Taktiež hlavné priemyselné zóny sú umiestnené v blízkosti centra mesta.

Na to, že prudký rozvoj priemyslu, charakterizovaný hlavne vysokým prírastkom počtu zamestnaných v priemysle mal celý rad nedostatkov poukázal vo svojej práci aj L. Kopačka (1992). Autor rozdelil obdobie rokov 1962-1988, ktorému sa detailne venuje na tri čiastkové etapy. Prvá zahŕňa roky 1962-1967, v ktorých došlo k relatívne vysokému prírastku počtu pracovníkov v priemysle. Ďalšie dve približne rovnaké obdobia (etapy) 1967-1978 a 1978-1988 predstavujú obdobia, kedy došlo k návratu ku direktívnemu administratívne systému riadenia a plánovania. V rokoch 1967-1978 pokračoval prudký priemyselný rozvoj Slovenska. V období rokov 1978-1988 sa znížil prírastok počtu pracovníkov v priemysle o viac ako polovicu oproti predchádzajúcemu obdobiu. Prírastok Bratislavy sa však znížil na minimum.

Priestorové rozmiestnenie priemyselných závodov na území mesta v roku 1985 je dôsledkom predchádzajúceho vývoja. Viaceré závody pochádzajú ešte z 19. storočia, kedy na umiestňovanie závodov vplývala hlavne výhodná poloha na komunikačných líniah. Na budovanie priemyselných závodov po roku 1948 mala rozhodujúci vplyv vhodná voľná plocha na území mesta. Na základe predchádzajúceho vývoja budovania priemyselných závodov, môžeme v Bratislave pozorovať sformovanie sa niekoľkých priemyselných zón.

K. Ivanička (1974) z hľadiska priestorového zoskupenia priemyselných závodov na území Bratislavy rozlišuje štyri subrajóny. Nazýva ich podľa orientácie k svetovým stranám ako severovýchodný, juhovýchodný, južný a západný. Vcelku ide o rozdelenie celého územia mesta na spomínané štyri základné subrajóny, podľa polohy priemyselných závodov v priestore.

4. SÚČASNÁ POZÍCIA BRATISLAVY AKO HOSPODÁRSKO-SPOLOČENSKÉHO CENTRA V STREDNEJ EURÓPE A V RÁMCI SR

4.1. Pozícia Bratislavy v rámci Strednej Európy

Bratislava mala už na začiatku transformácie spoločnosti lepšiu východiskovú pozíciu ako ostatné regióny Slovenska, pretože jej ekonomika bola menej zdeformovaná. Ďalším významným faktorom bolo to, že získala kvalitatívne novú geografickú polohu s určite najväčším potenciálom, čo vo svojom príspevku tvrdí aj O. Bašovský (1995). V oblasti Viedeň-Bratislava-Győr sa môže podľa neho sformovať významný nadnárodný ekonomický útvar zabezpečujúci vzťahy medzi západnou a východnou Európou. Zaujímavý je tiež autorov názor, že vo vývoji miest a regiónov bude mať kľúčovú úlohu stupeň rozvoja obchodu, služieb, finančníctva, vedy a výskumu a univerzít. Veľmi pozoruhodné výsledky v súvislosti s rozvojovým potenciálom regiónu Bratislavy priniesol "Institute Empirica" v Bonne. Tento inštitút vyhodnotil možnosti rozvoja a perspektívy návratnosti investícií pre jednotlivé regióny Európy. Hodnotil 473 regiónov Európy, pričom bral do úvahy 7 nasledujúcich faktorov ako predpokladov rozvoja týchto regiónov: polohový potenciál regiónu, potenciál pracovných síl (množstvo, veková a vzdelanostná štruktúra), náklady na produkciu výroby, resp. podnikania, kvalita životného prostredia, vedeckovýskumná základňa, dopravná infraštruktúra a vybavenosť službami (banky, hotely a pod.). Spomedzi všetkých hodnotených regiónov bol vyhodnotený ako najperspektívnejší trojuholník medzi mestami Viedeň-Bratislava-Győr. "Institute Empirica" dospel k záverom, z ktorých sú najzaujímavejšie:

- 1) Územie medzi mestami Viedeň-Bratislava-Győr považujú viacerí autori za veľmi perspektívne v súvislosti s rozvojom po novembri 1989.
- 2) Z faktorov, ktoré "Institute Empirica" hodnotil treba upozorniť hlavne na dva. Mimoriadne vysoký polohový potenciál tohto regiónu, vyplývajúci predovšetkým z lokalizácie priamo na styku bývalého východného a západného sveta. V súvislosti s touto polohou je dôležitá skutočnosť, že z historického hľadiska je to oblasť veľmi úzkej politickej, ekonomickej i kultúrno-spoločenskej spolupráce, kde tradície vzájomnej kooperácie existujú. Na opačnom konci hodnotenia jednotlivých faktorov je dopravná infraštruktúra. Vzťahy medzi Rakúskom na jednej strane a Maďarskom a Slovenskom na strane druhej boli prerušené práve v období modernizácie cestnej i železničnej dopravy. Na absenciu výkonných cestných a železničných spojení v tomto regióne poukázal vo svojej práci P. Korec (1998).

Predpokladom rozvoja Bratislavy spájajúcim sa s novou kvalitou vzťahov medzi Bratislavou a Viedňou sa venovali viacerí autori – J. Mládek - D. Šimko (1996), J. Mládek - J. Buček - P. Korec (1998), P. Korec (1998).

Faktory, ktoré majú rozhodujúci vplyv pre rozšírenie rozvojového potenciálu Bratislavy vzhľadom na jej polohu k Viedni zhrnuli J. Mládek - J. Buček - P. Korec (1998) do niekoľkých bodov. Bratislava ako hlavné mesto Slovenska sa nachádza len 65 km od Viedne, hlavného mesta Rakúska. V Európe je to ojedinelá situácia, že tak blízko seba sa nachádzajú hlavné mestá dvoch štátov, navyše štátov s rozdielnym politickým a ekonomickým vývojom pred rokom 1989. Zázemia týchto miest sú v bezprostrednom kontakte, po roku 1989 môžeme hovoriť o ich prekrývaní, čo vytvára veľmi dobré predpoklady pre spoluprácu. Títo autori hodnotia vo svojej práci aj atraktivnosť územia Bratislavy pre podnikateľské subjekty. Na Slovensku bolo v roku 1996 takmer 1400 spoločných slovensko-rakúskych spoločností s rôznou formou spolupráce. Väčšina z nich má svoje sídlo v regióne Bratislavy. Banky a priemyselné podniky reprezentujú veľké a stredne veľké spoločnosti, ktorých je podstatne menej ako malých spoločností. Z bratislavských podnikov, do ktorých prúdil významný rakúsky kapitál treba spomenúť hlavne Henkel Slovensko, s.r.o. a Rajo, a.s. Ako uvádzajú

spomínaní autori v polovici roku 1996 z celkového množstva 4,8 bilióna Sk rakúskych investícií je približne 55% sústredených v Bratislave. Kooperácia s Viedňou je rozhodne jeden z najvýznamnejších impulzov pre rozvoj Bratislavy, čo nakoniec môžeme deklarovať celým radom faktov. Rok 1989 znamenal začiatok vytvárania zázemia Bratislavy aj smerom na západ. V prvých rokoch po roku 1989 Rakúsko uvoľňovalo obrovské finančné prostriedky na prieskum možných vzťahov s Bratislavou a so Slovenskom vôbec. Známa je napríklad akcia "1 miliarda rakúskych šilingov Viedne pre Slovensko". Pochopiteľne magistrát Viedne uvoľnením 1 miliardy šilingov ročne sledoval v značnej miere aj rozvoj samotnej Viedne pretože investor, ktorý chcel využiť tieto prostriedky musel byť viedenský podnik a transakcie museli ísť cez viedenskú banku. Skutočnosťou však je, že to boli prostriedky určené na rozvoj kooperácie so Slovenskom. Známe sú projekty využitia výhodnej polohy letísk vo Schwechate a v Ivánke, ako aj spolupráca rafinérií vo Schwechate a Slovnaftu Bratislava. Po zapojení sa Slovenska do integračných zoskupení došlo k odstráneniu ekonomických a politických bariér, čo postavenie Bratislavy ešte zvýraznilo. Veľmi zaujímavá situácia sa v regióne Bratislava-Viedeň vytvára v súvislosti s trhom pracovných síl. Pre trh pracovných síl sú veľmi dôležitými faktormi rôzna cena pracovnej sily v Rakúsku a na Slovensku a nedostatok pracovných príležitostí na Slovensku. Negatívnym javom z pohľadu Bratislavy je však odchod kvalifikovaných pracovných síl z Bratislavy do Viedne, resp. Rakúska všeobecne, kde prijímajú pracovné miesta výrazne pod úrovňou ich kvalifikácie, ale v porovnaní so Slovenskom výrazne vyššie finančne ohodnotené. Bratislava týmto spôsobom prichádza o veľký potenciál kvalifikovaných pracovných síl, ktoré sú v súčasnej etape rozvoja štátu veľmi potrebné práve na Slovensku. Autori taktiež poukazujú na skutočnosť, že veľký význam priestoru medzi Bratislavou a Viedňou bol príčinou veľmi častých zmien vo vzájomných vzťahoch týchto miest. V historickom pohľade vidíme častú osciláciu medzi kooperáciou a konfrontáciou týchto miest. Za dve základné prednosti tohto priestoru možno považovať jeho geostrategický a geoeconomický význam, ako dôsledok permanentne významnej geopolitickej polohy.

M. Buček (1993) vo svojej práci vyzdvihuje význam Dunaja ako osi ekonomického rozvoja. Podľa neho je rieka Dunaj významným krajinotvorným prvkom, ktorý má vo vzťahu s hospodárskym využívaním územia silný polarizujúci účinok. Dunaj vysieľa do svojho okolia impulzy, význam ktorých sa podľa názoru autora zvýšil po roku 1989. Vývoj oblastí pozdĺž Dunaja po politickom uvoľnení a nástupe trhovej ekonomiky by mohol vyústiť do vzniku súvislého hospodársky vyspelého a kooperujúceho pásu, regiónu Podunajsko. Význam polohy Bratislavy v kontaktnej politickej a ekonomickej zóne dvoch rôznych "svetov" Európy zdôrazňujú aj poľskí vedeckí pracovníci G. Gorzelak - B. Jalowiecki - A. Kuklinski - L. Zienkowski (1994). J. Buček (1996) vo svojom príspevku tvrdí, že Bratislava vždy koncentrovala obrovskú časť potenciálu SR, bez nej by bolo územnou jednotkou bez medzinárodne konkurencieschopnej metropoly. L. Falt'an (1997) analyzuje vo svojom príspevku historicky získané danosti mesta a postupne hodnotí geografický, politický, sociálno-ekonomický, socio-kultúrny a infraštrukturálny rozmer polohy Bratislavy.

Pre Bratislavu je dôležité upozornenie autorov J. Musila a M. Illnera (1994), že geopolitické zmeny, ktoré prebehli už v roku 1989 nasledujú zmeny geoeconomické, čím sa vytvárajú predpoklady pre ekonomickú kooperáciu s možným formovaním výraznej geoeconomickkej zóny aj v strednej a východnej Európe. Predpokladá sa vytvorenie druhej geoeconomickkej zóny Kodaň – Hamburg – Berlín – Lipsko – Drážďany – Praha – Brno – Viedeň – Bratislava - Budapešť. Jej sformovanie by viedlo k modernizácii a demokratizácii východnej časti kontinentu.

4.2. Postavenie Bratislavy a jej zázemia v hospodárskej štruktúre Slovenska

Súčasnú úroveň regionálnych disparít na Slovensku možno charakterizovať ako nežiadúcu a to najmä z dôvodu veľmi veľkých a stále sa prehľbujúcich rozdielov medzi jednotlivými regiónmi. Tento stav je výsledkom dlhodobého vývoja regionálnej štruktúry a mnohých významných procesov, ktoré ju formovali. Vývoj priestorových štruktúr a vznik regionálnych rozdielov na Slovensku môžeme sledovať už od druhej polovice 19. storočia.

Na konci osemdesiatych rokov minulého storočia boli vzhľadom na centralistickú politiku riadenia spoločnosti, ktorá bola presadzovaná v období 1948-1989, v spojení s malou rozlohou Slovenska relatívne malé medziregionálne rozdiely. Na povojnovom Slovensku pôsobili dva procesy (industrializácia a urbanizácia), ktoré výrazne determinovali sociálno-ekonomickú priestorovú štruktúru, zvlášť diferenciaciu a polarizáciu územia. Tieto súvisia najmä s civilizačným pokrokom, ktorý mal západo-východné smerovanie, prebiehal v určitých koridoroch s výraznými časovými posunmi a nadväzoval do určitej miery na historicky vytvorené centrá manufaktúrnych a neskôr priemyselných aktivít. Dôsledkom takto smerovanej industrializácie bolo, že v územiach Slovenska, „dedične zaťažených“ historickou marginalitou, sa ešte viac prehľbili existenčné problémy, zvlášť v životných podmienkach obyvateľstva. Vplyvom socialistickej industrializácie sa síce podarilo v niektorých regiónoch lokalizovať priemysel, ktorý však prinášal skôr sociálne efekty (zamestnanosť) ako ekonomické efekty. Industrializačná politika v socialistickom štáte sa dopúšťala chýb, ktorých výsledkom je súčasný výrazný úpadok týchto regiónov (napr. Spiš a Gemer). Štát umelými dotáciami udržiaval v týchto regiónoch ťažbu, napriek obmedzenosti surovinových zdrojov a postupnému úpadku ťažobného priemyslu, a to bez toho aby podporoval alternatívne a inovačné programy. Základným atribútom politiky regionálneho rozvoja Slovenska, ktorý presadzovala vláda Československej republiky v rokoch 1948-1989, bolo vyrovnávanie rozdielov medzi jednotlivými regiónmi v oblasti hospodárskej ale aj sociálnej. Hlavným cieľom tejto politiky bolo vyrovnávanie životnej úrovne obyvateľstva v rámci Slovenska. Po roku 1989, kedy došlo k procesu transformácie spoločnosti prakticky vo všetkých jej sférach, sa regionálne rozdiely, hlavne v dôsledku zníženia priamych zásahov štátu do rozvoja územia, začali zvyšovať. Na rozvoj regiónov začali vplývať viaceré dovtedy nepoznané faktory (ako napr. nezamestnanosť). Kým v zaostávajúcich regiónoch prebieha prvá – modernizačná etapa spoločenskej transformácie, v urbanizovaných a hospodársky silných regiónoch sa začína, resp. prebieha etapa nových technológií, nových prostriedkov výroby, prenosu a využívania informácií, ekonomických a sociálnych väzieb na nadnárodnej úrovni. Hospodársky silné a hospodársky slabé regióny sa tak vyvíjajú odlišnou rýchlosťou, čo neustále prehľbuje rozdiely medzi nimi. Tlaku modernizácie a značne nedomyšlenej reštrukturalizácie priemyslu, poľnohospodárstva, služieb a verejnej správy v zaostávajúcich regiónoch prvá podľahla najmä pracovná sila s najnižším stupňom vzdelania, pre tieto regióny typická. Dôsledkom je zvyšovanie dlhodobej nezamestnanosti. Veľmi nízka je aj adaptabilita na nové podmienky. To sa prejavuje napr. nízkou mierou podnikania, resp. inou ekonomickou aktivitou obyvateľstva, nízkou mierou produkcie, rezignáciou voči nezamestnanosti.

Dispozície regiónov z hľadiska ich schopností adaptovať sa na nové rozvojové trendy a aktivizovať a využívať svoje potenciály sú značne odlišné a prebiehajúci transformačný proces spoločnosti ešte viac prehľbil diferenciaciu medzi regiónmi a sformoval novú regionálnu diferenciaciu. Aktivizujú sa najmä regióny s priaznivými podmienkami na hospodársky, sociálny a územný rozvoj, ale i kvalitným sociálnym potenciálom. Zaostalejšie regióny s nedostatočným hospodárskym a sociálnym rozvojom sú pasívnejšie a menej flexibilné na požiadavky transformačného procesu. Najdynamickejšie sa rozvíja región Bratislavy so svojim zázemím, najpomalšie regióny, vyznačujúce sa najväčšou nezamestnanosťou (juh stredného Slovenska, východné Slovensko). Z rôznych analýz, ktoré merali regionálne nerovnosti na Slovensku na úrovni krajov, možno pozorovať výnimočné postavenie Bratislavského kraja. Ekonomická sila tohto kraja je vďaka ekonomickej sile

Bratislavy taká veľká, že v mnohých ukazovateľoch vysoko prevyšuje zvyšných sedem krajov Slovenska.

Rozdielnosti v úrovni rozvoja regiónov sa prejavujú a merajú predovšetkým mierou nezamestnanosti, objemom výroby (vyjadreným najčastejšie hrubým domácim produktom – HDP - na obyvateľa), mzdovými rozdielmi a z toho vyplývajúcimi rozdielmi v kvalite života ľudí, ale tiež aj rozdielnym objemom zahraničných investícií do jednotlivých regiónov. V dôsledku vzájomnej relevantnosti údajov boli pri porovnávaní využívané údaje za Bratislavský kraj. Hlavnými príčinami regionálnych disparít sú podľa viacerých autorov primárny potenciál regiónov, ich geografická makropoložka, populačný potenciál, sídelná hierarchia – prítomnosť veľkých sídiel v regióne, úroveň technickej infraštruktúry a iné.

Bratislavský kraj sa vyznačuje kvalitným potenciálom pracovnej sily, čo spôsobuje, že na slovenské pomery sa vyznačuje nízkou *mierou nezamestnanosti* (vyjadrená podielom celkového počtu nezamestnaných k ekonomicky aktívnemu obyvateľstvu), čo umožňuje pokračovať v rozvojových trendoch. Miera nezamestnanosti je jedným z ťažiskových problémov sociálno-ekonomického vývoja a patrí k najsledovanejším makroekonomickým ukazovateľom. Od začiatku 90-tych rokov mala nezamestnanosť prevažne narastajúcu tendenciu a kulminovala v roku 2001. Na začiatku transformácie v rokoch (1990-1992) boli rozdiely miery nezamestnanosti medzi jednotlivými regiónmi Slovenska malé, postupne sa však zvyšovali až dosiahli hodnotu 30%. V porovnaní s ostatnými regiónmi Slovenskej republiky má Bratislava výrazne nižšiu nezamestnanosť, čo súvisí predovšetkým s vyššou ponukou pracovných príležitostí v meste. Veľmi nepriaznivá situácia je vo východoslovenských krajoch, v Nitrianskom a Banskobystrickom kraji.

Graf č.1

Prameň: Národný úrad práce, odbor štatistiky – údaje o miere nezamestnanosti za kraje Slovenskej republiky k 31.12.2003

Mieru evidovanej nezamestnanosti za jednotlivé okresy Slovenskej republiky možno pozorovať na mape č.1. Na jej základe možno vidieť priepastné rozdiely v úrovni nezamestnanosti medzi okresmi západného a východného Slovenska.

Priame zahraničné investície (PZI) sa stávajú jedným z kľúčových indikátorov v posudzovaní vplyvu globalizácie na svetovú ekonomiku. Pokiaľ ide o územné smerovanie priamych zahraničných investícií, z dlhodobého aspektu možno konštatovať, že najviac investícií smeruje do Bratislavy a okolia (64,8%), viac ako 10% podiel má ešte Košický kraj, menej investícií smeruje na stredné Považie a Ponitrie, strednú časť Pohronia a len nepatrný zvyšok do ostatných regiónov. Bližšie sa priamym zahraničným investíciám venuje samostatná kapitola 5.5.

Graf č.2

Prameň: Národná banka Slovenska, odbor štatistiky

Pri hodnotení ukazovateľa *HDP na jedného obyvateľa*, ktorý zodpovedá kritériám hodnotenia úrovne rozvoja regiónov v štátoch EÚ a je považovaný za najrelevantnejšie ekonomické kritérium, možno z grafu č.3 pozorovať, že Bratislavský kraj aj v tomto ukazovateli jednoznačne dominuje (227,6% priemeru SR). Medzi ostatnými regiónmi nie sú veľké rozdiely, všetky za regiónom Bratislavy výrazne zaostávajú a až na Trnavský kraj nedosahujú ani úroveň priemeru SR (viď mapa č.2).

Graf č.3

Prameň: Regionálne porovnania v Slovenskej republike v r.2003. ŠÚ SR (2004).

Podľa informácií publikovaných vo viacerých odborných prácach ako aj v populárnych časopisoch je Bratislavský región ekonomicky druhým najvýkonnejším regiónom v rámci

transformujúcich sa krajín strednej a východnej Európy (za regiónom Prahy) a dosahuje úroveň priemeru krajín EÚ 15. Poukazuje na to aj tabuľka č.12, v ktorej možno pozorovať regionálne rozdiely v HDP na 1 obyvateľa v krajinách, ktoré vstúpili do EÚ 1.mája 2004 (a v ich najvyspelejších regiónoch) a porovnať ich úroveň s priemernou úrovňou tohto ukazovateľa v EÚ 15.

Ako vyplýva zo štatistických údajov, ktoré zverejnil Eurostat je Bratislavský kraj druhým najbohatším spomedzi všetkých regiónov v 10-tich krajinách strednej a východnej Európy. Hodnota HDP na obyvateľa tu dosahuje 101,8% priemeru EÚ (M. RAJČÁK 2001 uvádza až 105%) a bohatším regiónom je iba Praha, ktorá dosahuje 135,5% úrovne EÚ. Okrem Prahy a Bratislavy však žiadny iný región nedosahuje ani 80% úrovne EÚ. Z postsocialistických krajín sú podľa tohto ukazovateľa na tom najlepšie Slovinsko 67,8 % priemeru EÚ 15 a Česká republika 60,6 % priemeru EÚ 15.

Tab. č. 12: Porovnanie úrovne regiónov EÚ 15 s regiónmi EÚ 10

Štát/ región	HDP na obyvateľa v parite kúpnej sily (PKS)	HDP na obyvateľa v PKS EU 15=100%
<i>EÚ 15</i>	23 354	100,0
<i>Cyprus</i>	18 177	77,8
<i>Česká republika</i>	14 156	60,6
Praha	31 639	135,5
<i>Estónsko</i>	8 996	38,5
<i>Maďarsko</i>	12 017	51,5
Közép-Magyarország	18 993	81,3
<i>Litva</i>	8 690	37,2
<i>Lotyšsko</i>	7 790	33,4
<i>Malta</i>	16 221	69,5
<i>Poľsko</i>	9 546	40,9
Mazowieckie	14 880	63,7
<i>Slovinsko</i>	15 843	67,8
Slovensko*	10 433	44,7
Bratislavský	23 782	101,8
Západné Slovensko	9 551	40,9
Stredné Slovensko	8 620	36,9
Východné Slovensko	7 936	34,0

* údaje za SR sú členené na úroveň NUTS 2. V podmienkach SR ju tvoria 4 zoskupenia krajov-oblastí

Prameň: EUROSTAT, New Releases 2/2003

Z pohľadu Slovenska má dominantné postavenie Bratislavský región (101,8%), ostatné 3 kraje sú v rozmedzí 34-41% priemeru EÚ 15.

Región Bratislavy má progresívnu sektorovú a odvetvovú štruktúru, porovnateľnú so štruktúrou Viedne. Možno ich porovnať na základe zamestnanosti v jednotlivých odvetviach – primárna sféra (Bratislavský kraj 1,3% – Viedeň 3,8%), sekundárna sféra (BK 25,4% – V 17,1%) a terciárna sféra (BK 73,3% - V 79,1%). Na priestorovú štruktúru zamestnanosti podľa odvetví hospodárstva poukazuje mapa č.3.

Tab. č. 13: Zamestnanosť obyvateľstva v odvetviach hospodárstva za kraje v r. 2003 (v %)

Kraje	Primárna sféra	Sekundárna sféra	Terciárna sféra
Bratislavský	1,3	25,4	73,3

Trnavský	7,8	36,2	56,0
Trenčiansky	4,8	53,9	41,3
Nitriansky	8,3	33,8	57,9
Žilinský	4,7	39,5	55,8
Banskobystrický	7,3	34,0	58,7
Prešovský	6,5	34,7	58,8
Košický	4,6	31,1	64,3
SR spolu	5,3	34,5	60,2

Prameň: www.statistics.sk

Charakteristický je podiel terciérneho sektora (asi 73%). Výkony bratislavského priemyslu merané výrobou tovarov po poklese v roku 1993 vzrástli asi o 170%, a to najviac v dôsledku jeho exportnej výkonnosti. Tržby priemyselných organizácií z predaja na vývoz tvorili v roku 1999 zhruba 44% podiel z tržieb na vývoz za priemyselné organizácie v SR. V Bratislave je široká škála priemyselných odvetví, ktoré vytvárajú 33% objemu celoslovenskej priemyselnej produkcie. K najvýznamnejším podnikom podľa tržieb patrí Volkswagen Slovakia. Slovenský plynárenský priemysel má v rámci SR postavenie prirodzeného monopolu, Slovnaft ako spracovateľ ropy taktiež. K najväčším podnikom chemického a farmaceutického priemyslu v meste patrí Istrochem a AB Kozmetika. Sídlia tu Slovenské elektrárne a Západoslovenské energetické závody. Elektrotechnický a strojársky priemysel zastupuje aj EZ Elektrosystémy, Kablo, VUKI, Elteco, Whirlpool Slovakia, Johnson Controls International, Elektrovod ale aj Gumon Slovakia. Významné postavenie tu má aj potravinársky priemysel s vysokou účasťou zahraničného kapitálu. Reprezentujú ho hlavne Palma-Tumys, ITS, Jacobs Suchard Figaro, Rajo, Pivovar Stein, Coca-Cola Beverages Slovakia. Na pravom brehu Dunaja na tradíciu gumárenského priemyslu nadviazal Matadorfix.

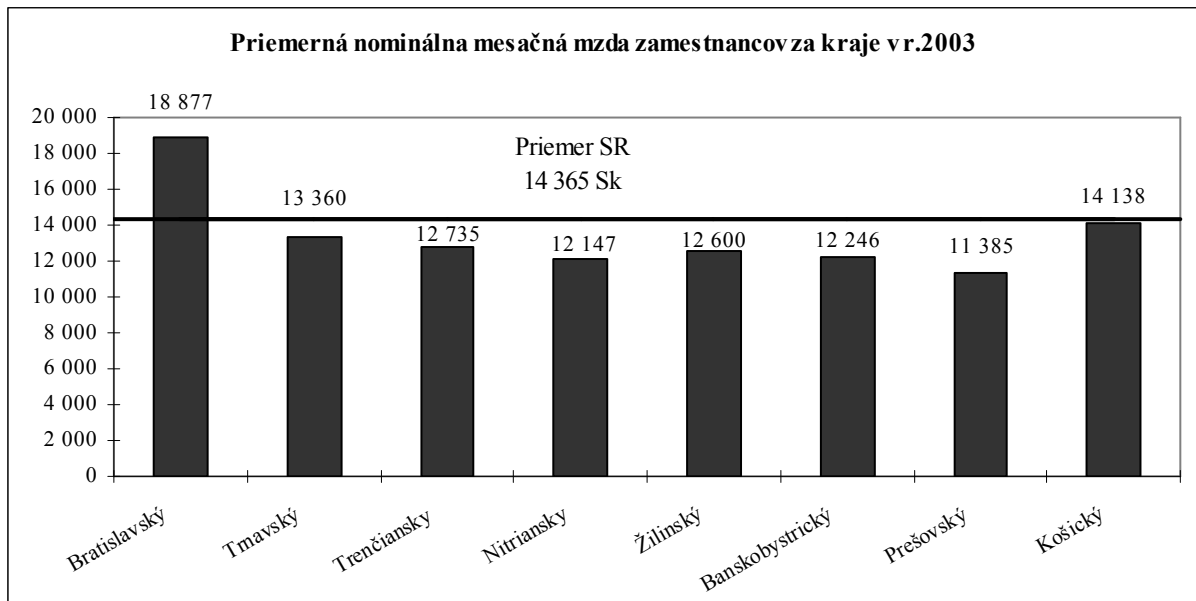
Graf č.4

Prameň: Regionálne porovnania v Slovenskej republike v r.2003. ŠÚ SR (2004). Bratislava

Bratislava má okrem poľnohospodárstva (5,3% tržieb Slovenska v tomto odvetví) dominantné postavenie vo všetkých ostatných odvetviach národného hospodárstva štátu. V priemysle a stavebníctve dosiahli tržby v roku 2003 hodnotu 565,8 mld. Sk (42,3% tržieb Slovenska) a v odvetví služieb hodnotu 516 mld. Sk, čo predstavovalo v roku 2003 až 41,3% podiel. Je to logické vzhľadom na to, že Bratislava je naše najväčšie mesto a je strediskom bankovníctva, peňažníctva, rôznych politických, hospodárskych, kultúrnych a vedeckých inštitúcií.

S hospodárskou úrovňou regiónov úzko súvisia aj údaje o priemernej mzde zamestnancov uvedené v grafe č.5. Aj tento ukazovateľ jednoznačne poukazuje na dominantné postavenie nášho hlavného mesta, kde priemerná mesačná mzda dosahuje hodnotu 18 877 Sk (131% priemeru SR). V ostatných krajoch je priemerná mesačná mzda na úrovni 12 147 – 14 138 Sk (84 – 98%).

Graf č.5



Prameň: Regionálne porovnania v Slovenskej republike v r.2003. ŠÚ SR (2004). Bratislava

Vzdelanostná úroveň obyvateľstva je významným kvalitatívnym činiteľom determinujúcim ekonomicko-sociálny potenciál územia. Úroveň obyvateľstva hlavného mesta podľa najvyššieho skončeného stupňa vzdelania za posledných 10 rokov kvalitatívne vzrástla, čo je dôležitým predpokladom pre dosiahnutie vyššej úrovne zamestnanosti, nižšej nezamestnanosti a s tým úzko súvisí aj vyššia nominálna mesačná mzda. Priaznivo sa vyvíjalo zastúpenie vysokoškolsky vzdelaných osôb v meste, čoho dôkazom je ich neustále sa zvyšujúci podiel. Významnú úlohu v kumulácii obyvateľov s vysokoškolským vzdelaním zohrala skutočnosť, že Bratislava je hlavným mestom SR a je centrom politických, hospodárskych, kultúrnych a vedeckých inštitúcií. Bratislava je aj centrom slovenského vysokého školstva (Univerzita Komenského, Slovenská technická univerzita, Ekonomická univerzita, Vysoká škola múzických umení, Vysoká škola výtvarných umení). Počet vysokoškolsky vzdelaných obyvateľov v meste ku dňu sčítania dosiahol 20,9%.

Ďalším zaujímavým faktorom, ktorý poukazuje na významné postavenie Bratislavy z hľadiska ponuky práce je dochádzka do zamestnania v rámci priemyselnej výroby. V r.2001 dochádzalo za prácou v odvetviach priemyslu do Bratislavy 16 232 pracovníkov sumárne zo všetkých okresov Slovenska. Priestorové rozmiestnenie možno pozorovať na mape č.4. Logicky najvyššiu dochádzku majú okolité okresy Malacky, Pezinok, Senec, Dunajská Streda, Galanta, Trnava, ale aj okresy Nitrianskeho a Trenčianskeho kraja. Čo je však zaujímavé pomerne vysokú dochádzku vykazujú aj niektoré okresy z východného Slovenska ako napr. Spišská Nová Ves, Bardejov, Prešov, Gelnica, Stará Ľubovňa a Vranov nad Topľou. Tieto okresy patria k okresom s najvyššou nezamestnanosťou.

Aj z dopravného hľadiska má mesto významné postavenie. Bratislava je napojená na diaľničnú sieť smerujúcu do ČR, Maďarska a Rakúska a ťahom E57 cez ďalšie územie Slovenska na Poľsko a Ukrajinu. Je tu tiež dôležitý medzinárodný železničný dopravný uzol, letisko M.R.Štefánika má medzinárodný štatút. Prístav na Dunaji je vybudovaný pre osobnú i nákladnú dopravu a vodná doprava zabezpečuje spojenie až do Čierneho mora a cez kanál Dunaj-Mohan-Rýn do Severného mora. Aj vďaka týmto predpokladom adaptácia priemyselných podnikov v Bratislave prebieha bez výraznejších negatívnych vplyvov na zamestnanosť.

Závery

- 1) Bratislava je bez diskusie najvýznamnejším mestom štátu. Sústreďuje rozhodujúce rozhodovacie a riadiace politické a ekonomické inštitúcie (sídlo prezidenta, vlády, parlamentu, ústredí bánk).
- 2) Je najvýznamnejšou ekonomickou koncentráciou s niektorými strategickými podnikmi (Slovnaft, Volkswagen), sústreďuje rozhodujúci vedecko-technický a intelektuálny potenciál štátu (univerzity, SAV), kultúrne inštitúcie, významné zdravotnícke inštitúcie, je miestom práce a podnikateľských aktivít pre veľkú časť obyvateľov širokého zázemia mesta.
- 3) V jej blízkosti sa križujú významné dopravné a infraštruktúrne línie medzinárodného významu slúžiace na vnútorné spojenie štátu a jeho napojenie na okolitý svet. Pre Slovensko a najmä jeho západnú časť má kľúčový význam.
- 4) Ekonomická výkonnosť regiónu Bratislavy má prakticky okrem poľnohospodárstva dominantné postavenie vo všetkých základných odvetviach národného hospodárstva štátu. Vytvára sa tu 25,3% HDP Slovenskej republiky a je tu umiestnených približne 65% investícií alokovaných v SR (158 miliárd Sk k 31. decembru 2002).
- 5) Rozvojový potenciál bratislavského regiónu spočíva najviac vo vysokokvalifikovanej pracovnej sile, vedecko-výskumnej základni, kultúrno-spoločenskej úrovni a veľmi dobrom napojení na ostatné metropoly Európy. Po roku 1989 sa zdôrazňuje hlavne výhodná poloha vzhľadom k Viedni.

Ostatné regióny za Bratislavou takmer vo všetkých spomínaných ukazovateľoch výrazne zaostávajú. Regionálne disparity sú však považované za nežiadúci a rizikový jav. Ich prehlbovanie môže vyvolávať sociálno-regionálne problémy. Preto sa jednotlivé štáty, v poslednom čase aj Európska únia, snažia zodpovedajúcimi opatreniami znižovať rozdiely v rozvinutosti medzi regiónmi, resp. pôsobiť aby sa nezvyšovali.

4. CHARAKTERISTIKA TRANSFORMAČNÝCH PROCESOV S DÔRAZOM NA PRIEMYSEL

Táto časť práce je venovaná stručnej charakteristike základných transformačných procesov, ktoré mali rozhodujúci vplyv na rozvoj priemyslu po roku 1989. Konkrétne ide o proces privatizácie (s ním späté javy ako zmena vlastníckych pomerov, zmena veľkostnej štruktúry podnikov), zmena odvetvovej štruktúry, zmeny priestorovej štruktúry a vstup zahraničného kapitálu.

5.1. Privatizácia

Slovenská ekonomika naštartovala rokom 1989 prechod od centrálne plánovaného modelu riadenia hospodárstva na trhové hospodárstvo, ktoré je vo všeobecnosti založené na súkromnom vlastníctve a podnikaní. Slovensko sa tak po dlhom období stalo krajinou, ktorá si stanovila cieľ obnoviť a rozvíjať podnikateľské aktivity, vybudovať motivačné podnikateľské prostredie, vybudovať trh. Jedným z nástrojov budovania trhu a vytvárania súkromného sektora v ekonomike sa stala privatizácia. Privatizácia v slovenskej ekonomike však nezasahovala a nezasahuje len oblasť hospodárstva, jej priebeh má vplyv na celú spoločnosť.

Privatizácia je jedným z podstatných čiastkových procesov transformácie ekonomiky. Bola významným liberalizačným prvkom ekonomickej transformácie, na čo poukázal svojim výrokom aj V.Klaus (1995): „systémová transformácia je fundamentálnou zmenou existujúcich vlastníckych práv ... nie je jednoduchým postupným zrodom súkromného sektoru na zelenej lúke, z čoho vyplýva, že systémová transformácia je predovšetkým privatizáciou. Preto má privatizácia rad špecifik, ktoré ju odlišujú od mimosystémovej privatizácie v západných krajinách (tam je privatizácia vnútroštruktúrnym bussinesom smerujúcim k reštrukturalizácii individuálnych firiem, u nás je to systémový transformačný krok)“. Privatizácia predstavuje zmenu vlastníckych pomerov, transformáciu pôvodných štátnych podnikov na subjekty trhové, prispôbené na pôsobenie v rámci trhovej ekonomiky, schopné pružne reagovať na zmeny a požiadavky trhu.

Súčasťou privatizácie v širšom slova zmysle bol aj proces *reštitúcií*, ktorý mal za cieľ vrátiť pôvodným majiteľom majetok, ktorý bol po komunistickom prevrate v roku 1948 znárodnený. Dôležitou skutočnosťou sa stala prijatá zásada prednosti reštitúcií pred privatizáciou. Pred samotnou privatizáciou podnikov bolo potrebné vydať majetok oprávneným osobám a zabezpečiť, aby nebol privatizovaný majetok, na ktorý by bolo možné uplatniť reštitučný nárok. V prípade, keď nebolo možné majetok fyzicky vrátiť reštituentom, dochádzalo k finančnému vyrovnaniu. K náhrade dochádzalo buď v peniazoch alebo v cenných papieroch. Proces reštitúcií bol zabezpečovaný týmito zákonnými normami: zákon č.403/1990 Zb. o zmiernení následkov niektorých majetkových krívd, zákon č.87/1991 Zb. o mimosúdnych rehabilitáciách, zákon č.229/1991 Zb. o úprave vlastníckych vzťahov k pôde a inému poľnohospodárskemu majetku, zákon č.282/1993 Zb. o zmiernení niektorých majetkových krívd spôsobených cirkvám a náboženským spoločenstvám ai.

Od začiatku bol proces privatizácie rozdelený na dve časti. Od 14.2. 1991 až do polovice roku 1993 sa uskutočnila tzv. *malá privatizácia* (zákon č.427/1990 Zb. o prevodoch vlastníctva štátu k niektorým veciam na iné právnické alebo fyzické osoby). Malú privatizáciu možno všeobecne považovať za technicky, organizačne a aj vlastným rozsahom za menej náročnú etapu. Bola orientovaná predovšetkým na privatizáciu maloobchodnej siete, služieb a menších výrobných zariadení. Nadobúdateľom privatizovaného majetku v malej privatizácii mohli byť len tuzemské subjekty na rozdiel od nadobúdateľov majetku vo veľkej privatizácii, ktorými mohli byť okrem domácich subjektov aj subjekty zahraničné. Malá privatizácia smerovala okrem iného aj k vytvoreniu podmienok pre vznik drobného, respektíve stredného

podnikania. Do jej programu bolo zaradených 9756 malých podnikov. Niektoré z nich boli vrátené pôvodným majiteľom, väčšina bola sprivatizovaná priamym predajom. Celková hodnota sprivatizovaného majetku predstavovala 14,5 mld. korún (J. Mládek, 1995a).

Veľká privatizácia sa uskutočňuje na základe zákona č.92/1991 o veľkej privatizácii. Je považovaná za náročnejšiu časť – po stránke technickej, organizačnej, ale aj časovej a v neposlednom rade aj rozsahom majetku. Privatizácia sa týkala všetkých výrobných a nevýrobných odvetví a zahŕňa i finančné inštitúcie. V niektorých podnikoch so strategickým významom (zbrojársky priemysel, farmaceutický priemysel, energetický priemysel) sa predpokladalo naďalej právo štátu spolurozhodovať o zámeroch ich rozvoja, a to formou minoritnej alebo majoritnej vlastníckej účasti. V procese veľkej privatizácie boli použité štandardné metódy (priamy predaj, verejná dražba, verejná súťaž), neštandardná metóda a ich kombinácia.

Priamy predaj vopred určenému záujemcovi je taká forma predaja majetku alebo obchodných podielov, kde dochádza k predaju na základe schválenia privatizačného projektu vládou alebo na základe rozhodnutia o privatizácii. Niesla so sebou veľké riziko netransparentnosti a nízkej konkurencieschopnosti. *Verejná dražba* predstavuje predaj privatizovaného majetku, ktorý je majetkom štátu verejným spôsobom, vo vopred určenej dobe, neurčenému počtu záujemcov. Tí však musia spĺňať podmienky stanovené pre účasť vo verejnej dražbe. Záujemcovia dávajú ponuky kúpnej ceny, pričom vyvolávacia cena sa rovná účtovnej hodnote. Metóda *verejnej súťaže* sa považuje za najtransparentnejšiu metódu a so súťaživosťou a možnosťou prístupu širokého okruhu záujemcov, ktorú poskytuje, sa považuje za najvýhodnejšiu metódu. Základnými princípmi sú: a) povinnosť všetkých jej účastníkov postupovať pri jej realizácii v súlade so záväznými právnymi predpismi, b) všetkým účastníkom musia byť poskytnuté rovnaké informácie, c) výber najvhodnejšieho návrhu sa uskutoční podľa zásad slobodnej a čestnej súťaže a zásady rovnakého zaobchádzania so všetkými navrhovateľmi.

Neštandardnou metódou privatizácie uplatňovanou u nás bola *kupónová privatizácia*. Neštandardné metódy nazývame tie, ktorých aplikácia na rozdiel od štandardných prichádza do úvahy tam, kde neexistujú trhové inštitúcie, sústava cien je deformovaná, funkcia peňazí je obmedzená, nie sú primerané právne predpoklady a podobne. Základnou myšlienkou kupónovej privatizácie bola transformácia podstatnej časti majetku štátnych podnikov na akciové spoločnosti a bezplatné odovzdanie ich akcií obyvateľom nie za peniaze, ale výmenou za tzv. investičné kupóny. Táto metóda bola zvolená hlavne z dôvodu jej rýchlosti a nenáročnosti na investičné zdroje. Kupónová privatizácia v najväčšej miere rešpektovala rovnosť podmienok a trochu aj rovnomernosť rozdelenia majetku. Každý účastník dostal 1000 bodov a mohol ich uplatniť vo vzťahu ku každej privatizovanej spoločnosti. Nikto dopredu nevedel, aký bude dopyt po akciách jednotlivých akciových spoločností a taktiež nikto dopredu nevedel, aká bude ich skutočná tržobná hodnota. Nebolo teda možné získať akýmkoľvek spôsobom privilegovanú zvýhodnenú pozíciu. Vzhľadom na to, že táto metóda nebola predtým nikde úspešne odskúšaná, išlo vlastne o experiment. Jej negatívnou stránkou bola vysoká miera rozdrobenosti majetku, veľké množstvo akcionárov, z toho vyplývajúce neadresné vlastníctvo a zneužívanie investičnými privatizačnými fondmi. Kupónová privatizácia bola uprednostnená všade tam, kde manažment štátneho podniku nemal do termínu predloženia privatizačných projektov konkrétnu predstavu o privatizácii štandardnými metódami. Bolo rozhodnuté, že bude rozložená do dvoch vln, ktoré korešpondujú s dvoma vlnami veľkej privatizácie.

Prvej vlne veľkej privatizácie na Slovensku dominovala kupónová privatizácia. Podľa zákona o veľkej privatizácii je privatizačná vlna časové obdobie, ktorého začiatok a koniec určí ministerstvo financií a počas ktorého môžu majitelia investičných kupónov priamo alebo prostredníctvom investičných privatizačných fondov uplatniť nárok na zakúpenie akcií. Prvá

vlna sa začala v priebehu roka 1991, kedy vláda zostavila zoznam podnikov a majetkovú účasť štátu určenú pre privatizáciu. Pri zaraďovaní podnikov do jednotlivých vln bolo potrebné podľa zásad prihliadať najmä na veľkosť podniku a cenu privatizovaného majetku. V prvej vlne privatizácie, ktorá trvala do roku 1993 bol sprivatizovaný majetok za 678 podnikov s celkovou hodnotou majetku 169,1 mld. Sk. Prvá vlna kupónovej privatizácie začala 14. mája 1992 a bola ukončená do konca roka 1994. Jej prostredníctvom bol privatizovaný majetok v účtovnej hodnote 79,7 mld. Sk, zatiaľ čo priamymi predajmi bol predaný majetok v hodnote len 12,7 mld. Sk. Za ňou mala nasledovať druhá vlna kupónovej privatizácie (v Česku bola ukončená v roku 1994), ktorá sa však na Slovensku neuskutočnila. V septembri 1992 vláda SR schválila novú koncepciu privatizácie. Kupónová privatizácia sa považovala len za marginálnu, väčší dôraz bol kladený na štandardné metódy, čím sa zvýšili právomoci rezortných ministerstiev a odborov v procese privatizácie. Definitívne skoncovanie s kupónovou privatizáciou nastalo v roku 1995, keď boli prijaté zákony o jej zrušení. Napriek tomu možno kupónovú privatizáciu hodnotiť u nás ako úspešnú a konštatovať, že splnila svoje ciele: nenáročnou a rýchlou metódou došlo k presunu značného množstva majetku so zníženým rizikom korupcie, bol odštartovaný a rozvinutý kapitálový trh a kolektívne investovanie, bola zabezpečená masová participácia obyvateľstva a prehĺbenie ich znalostí o cenných papieroch. Novela zákona č. 369/1994 Z.z. posunula privatizačné kompetencie z vlády a z Ministerstva pre privatizáciu a správu národného majetku SR na Fond národného majetku SR (FNM SR), ktorý začal odpredávať štátny majetok formou priamych predajov, teda formou tzv. zamestnaneckých spoločností. Tým mala byť zabezpečená motivácia zamestnancov a vedenia na prosperite podnikov. Systém firiem vlastnených zamestnancami má však výrazné nedostatky a problémy, pokiaľ ide o schopnosť a motiváciu investovať a reštrukturalizovať. Aj keď kupónová privatizácia mala a stále má značné množstvo odporcov treba pripomenúť, že slovenská a česká ekonomika boli z 99% v štátnych rukách (v Maďarsku, Poľsku i východnom Nemecku to bolo voľnejšie) a liberalizovať ju v prijateľnom časovom horizonte bolo len ťažko možné iným spôsobom (M. Halás, 2000). Kupónová metóda, v rámci ktorej obyvateľia dostali kupónové knižky, ktoré si mohli vymeniť za akcie podnikov, splnila cieľ rýchlej a rozsiahlej privatizácie. V rokoch 1995-1998 predal FNM SR štandardnými metódami majetok v celkovej účtovnej hodnote 109,2 mld. Sk. Z tejto sumy však tvorili kúpne ceny (bez investícií) len 30,7 mld. Sk, teda 28,1 % (M. Beblavý, A. Marcinčin, 2000).

Privatizačný proces v tomto období mal viaceré špecifické rysy. Cena podnikov bola stanovená na výrazne nižšej úrovni ako predtým. Pri priamych predajoch v rokoch 1992 a 1993 predstavovala 105,9% a 106,7% účtovnej hodnoty, pokiaľ v rokoch 1996 a 1997 to bolo 28,17 % a 18,02% (O. Reptová, M. Valentovič, 1999). Celkovo tak v rokoch 1992-1999 tvorila priemerná kúpna cena bez investícií len 35,9 % z účtovnej hodnoty privatizovaného majetku štandardnými metódami. Celkový reálny finančný prínos za toto obdobie predstavoval 14 mld. Sk z prvej vlny a 12 mld. Sk z druhej vlny privatizácie, teda len 18 % z účtovnej hodnoty 146,9 mld. Sk.

Počas privatizácie priemyslu sa samozrejme veľmi často diskutovala otázka, či zvolené privatizačné metódy ovplyvnili štruktúru a výkonnosť priemyslu Slovenska. Všeobecne sa prijíma teória, že metóda privatizácie z rokov 1995 – 1998 výrazne, ale v protiklade s oficiálne deklarovanými zámermi priemyselnej politiky vlády, teda negatívne. V tabuľke č.14 je priložený spôsob priameho predaja niektorých kľúčových slovenských priemyselných podnikov.

Tab. č.14: Spôsob privatizácie vybraných priemyselných podnikov v druhej vlne veľkej kupónovej privatizácie v rokoch 1995 - 1998

Privatizovaný podnik	Kupujúci	ÚH	KC	ÚH – KC
Istrochem, a.s.	Chem.závody BA, a.s.	2 867 140	300 000	2 567 143
Slovnaft, a.s.	Slovintegra, a.s.	2 470 345	384 608	2 085 737
VSŽ, a.s.	Ferrimex, s.r.o.	2 512 224	502 445	2 009 779
SCP, a.s.	Eco-Invest, a.s.	3 105 450	1 100 000	2 005 450
Horn. bane PD, a.s.	Horn. bane, zam. a.s.	1 891 555	15 774	1 875 781
VSŽ, a.s.	Hutník, a.s.	1 644 816	328 923	1 315 892
SCP, a.s.	Papko, a.s.	1 390 500	190 000	1 200 500
Nafta Gbely, a.s.	Druhá obchodná, a.s.	1 483 152	500 000	983 152
Duslo Šaľa, a.s.	Prezam, a.s.	954 033	179 000	775 033

ÚH – účtovná hodnota v tis. Sk, KC – kúpna cena v tis. Sk,

ÚH – KC – rozdiel medzi účtovnou hodnotou a kúpnu cenou v tis. Sk

Prameň: M. Beblavý, A. Marcinčin, 2000

FNM SR predal 39% akcií Slovnaftu 23. augusta 1995 akciovej spoločnosti Slovintegra, ktorú vlastnili manažéri Slovnaftu. Účtovná hodnota balíka akcií bola 6,4 mld. Sk, kúpna cena 1 mld. Sk, prvá splátka len 100 mil. Sk (10% kúpnej ceny). Zvyšné splátky boli rozvrhnuté na 10 rokov. Dohodnutá cena za akciu bola 156 Sk, kým trhová hodnota bola viac ako 800 Sk. Kúpna cena balíka 39% akcií Slovnaftu by pri trhovej cene za akciu dosiahla hodnotu 5,1 mld Sk, takže štát prišiel rádovo o 4 mld Sk. Navyše novému majiteľovi bolo neskôr 84% kúpnej ceny (840 mil. Sk) odpustených. 31. júla 1997 Slovintegra, a.s. sprivatizovala ďalších 15% akcií Slovnaftu v účtovnej hodnote 2,470 mld. Sk za 384,6 mil Sk.

Tab. č.15: Veľké podniky privatizované priamymi predajmi v rokoch 1995-1998 a ich dôležitosť v rámci tržieb svojho odvetvia

Sektor	Počet podnikov v TOP 100, 1998	Počet podnikov v TOP 100 privatizovaných v 1995-1998	Podiel na tržbách TOP 100 podnikov ich odvetvia	Podiel na tržbách celého ich odvetvia v roku 1998
CA+CB Ťažobný	4	4	100	36
DA Potravinárstvo	8	0	0	0
DB Textilná a odevná výroba	1	0	0	0
DC Spracovanie kože	0	0	0	0
DD Spracovanie dreva	0	0	0	0
DN Výr.inde neklasifikovaná	7	3	51,7	34,1
DE Výr.celulózy,papiera	1	1	100	95,2
DF Výr.koksu,rop.prod.	11	6	44,2	39,8
DG Výr. chemikálií	2	0	0	0
DH Výr.výrobných z gumy	2	2	100	13,5
DI Výr.ost.nekov.a min.výr.	7	4	83	54,6
DJ Výroba kovov	3	1	51,8	15,3
DK Výroba strojov	4	1	19,6	6,1
DL Výr. el. a opt. zariadení	5	2	8,7	7,8
DM Výr. dopr. prostriedkov	0	0	0	0

Prameň: M. Beblavý, A. Marcinčin, 2000, výpočty M. Beblavého na základe Trend TOP 100, privatizačného registra MESA 10, údajov MSPNM SR a ŠÚ SR

DB, DC, DD, DN - Ľahký priemysel,

DE, DF, DG, DH, DI, DJ - Základné priemyselné odvetvia

DK, DL, DM - Investičné statky

Ako ukazuje tabuľka č.15, v období rokov 1995-1998 boli privatizované veľké podniky majúce najmä v základných priemyselných odvetviach podstatný podiel na produkcii svojho odvetvia. Tabuľka vychádza z údajov o 100 najväčších slovenských podnikoch zostavených pre rok 1998 týždenníkom TREND. Ako možno pozorovať ľahký priemysel nie je medzi veľkými podnikmi takmer vôbec zastúpený. Zaujímavejšie sú odvetvia ťažobného, potravinárskeho, investičného a základného priemyslu, ktoré sú v TOP 100 výrazne zastúpené. Na jednej strane potravinárstvo a sektory produkujúce investičné statky boli v období rokov 1995-1998 privatizované len do veľmi malej miery, naopak podniky ťažobného a základného priemyslu boli privatizované dominantne, najmä keď sa pozrieme na veľké podniky (M. Beblavý, A. Marcinčin, 2000).

Po nástupe novej vlády bola na zabezpečenie ďalšieho procesu privatizácie v r.1999 spracovaná a schválená Koncepcia privatizácie majetku štátu na ďalšie obdobie. V záujme dokončenia privatizácie štátnych podnikov a organizácií prehodnotila a nanovo definovala strategický záujem a účasť štátu v odvetviach energetiky, telekomunikácií, strojárstva, dopravy a iných, s cieľom zabezpečiť efektívny výkon práv a povinnosti štátu (novela zákona č.92/1991 Zb. o prevode majetku štátu na iné osoby v znení neskorších predpisov určila podniky, ktoré majú charakter prirodzených monopolov a taxatívne vymedzila, čo nemôže byť predmetom privatizácie). Súčasne sa určila trvalá 51 % majetková účasť vo vybraných podnikoch charakteru prirodzených monopolov. Vláda zabezpečovala privatizačný proces prostredníctvom medzinárodných tendrov za pomoci privatizačných poradcov najmä v prípadoch privatizácie strategických podnikov a bankových inštitúcií. Podarilo sa jej ukončiť privatizáciu SPP, Transpetrolu, rozvodných energetických závodov, Slovenských telekomunikácií a v r.2004 aj Slovenských elektrární. Roky 2001 a 2002 sa z tohto pohľadu označujú za „roky privatizácie“, najmä vzhľadom na dosiahnuté príjmy takmer 300 mld. Sk.

Príjmy z privatizácie v rokoch 1999-2002

Privatizačný sektor	Kúpna cena v mld. Sk
Energetika	161
Banky, poisťovne	69
Telekomunikácie	51
Iné	2
Spolu	283

Privatizácia v transformujúcich sa krajinách nemala za cieľ iba zmenu vlastníctva ako nevyhnutnej podmienky prispôsobenia sa podnikov trhovej ekonomike. Bola vnímaná aj ako ochrana pred zvratnosťou reformného procesu a ako signál slúžiaci na získanie dôveryhodnosti novej hospodárskej politiky. Konkrétne problémy, ktoré súviseli s privatizáciou možno zhrnúť do niekoľkých bodov:

- a) Rýchlosť privatizácie. Rýchla privatizácia je synonymom úspešnosti a nezvratnosti reformy. Zároveň sa skracaje doba, počas ktorej pôsobia na trhu nové súkromné firmy a staré silné štátne podniky.
- b) Metódy privatizácie. Hromadná kupónová privatizácia umožnila rýchlu privatizáciu, ale vytvorenie rozptýleného vlastníctva bez definovania ochrany minoritného vlastníka nevedie k rýchlej reštrukturalizácii. Reštitúcie sú najmenej problematické z hľadiska zmeny vlastníctva. Problémom sú ale zdĺhavé súdne spory, ktoré blokujú nakladanie s majetkom. Verejné súťaže a priame predaje vyžadujú dobrý odhad trhovej hodnoty majetku a výrazne spomaľujú privatizáciu. Vytvárajú však koncentrované vlastníctvo, ktoré vedie k lepšiemu riadeniu podnikov. Odpredaj zahraničnému investorovi sa ukázal ako najlepšia forma privatizácie.

- c) Dopad na rast nezamestnanosti. Privatizácia mala viesť k reštrukturalizácii závodov a tá k prepúšťaniu nadbytočnej pracovnej sily. Rozvoj privatizovaných podnikov (vrátane externalít), ktorý sa očakával s určitým časovým oneskorením, mal vytvoriť nové pracovné príležitosti. Snahou vlády je neprekročiť určitú mieru nezamestnanosti, čo môže výrazne spomaliť privatizáciu.
- d) Privatizačná postupnosť. Privatizácia prirodzených monopolov (napr. SPP, Slovenských elektrární a iné) je zložitejšia ako privatizácia podnikov, kde je konkurencia, preto bola odložená. To však predstavuje riziko zotrávania deformovaných cien s veľkým vplyvom na všetky ostatné ceny.
- e) Transparenca. Kupónová privatizácia je všeobecne pokladaná za najpriehľadnejšiu metódu. Korupcii a svojvoľnému rozhodovaniu niekoľkých úradníkov malo zabrániť schvaľovanie priamych predajov vládou. Presunutím týchto kompetencií na FNM sa vláda V. Mečiara v rokoch 1995 – 1998 tejto povinnosti zbavila.
- f) Politické vy(zne-)užitie. Privatizácia je politickým procesom, v ktorom spolu s prevodmi obrovských majetkov nastáva aj presun politickej moci. Politické strany majú výnimočnú príležitosť využiť privatizovaný majetok na získanie podpory hospodárskych kruhov.
- g) Použitie výnosov z privatizácie. Predpokladalo sa využitie prostriedkov na nevyhnutné náklady spojené s reformami (dôchodkovou, verejnej správy, zdravotníctva, školstva a iné), budovanie chýbajúcich infraštruktúr (diaľnice, plynofikácia obcí a iné), ale aj na preškolenie nezamestnaných.

Nedostatok domácich investičných zdrojov sa riešil tromi spôsobmi: bezplatným vydaním majetku (kupónová privatizácia), ponukou majetku zahraničným investorom a priamym predajom domácim záujemcom vytvorením špecifických podmienok odpredaja majetku.

5.1.1. Zmeny vlastníckej štruktúry

Predpokladom celej ekonomickej, ale aj spoločenskej transformácie bola otázka samotného vlastníctva. V predchádzajúcom období existovali 3 druhy vlastníctva. Vlastníctvo socialistické, vo forme štátneho socialistického vlastníctva, forme družstevného socialistického vlastníctva a popri nich aj vlastníctva spoločenských a iných socialistických organizácií. Ďalšími druhmi vlastníctva bolo súkromné a osobné vlastníctvo, ktorých predmetom nemohla byť priemyselná výroba. Predmetom osobného vlastníctva boli v podstate predmety trvalého spotrebného charakteru (napr. rodinného domu).

V nových spoločenských podmienkach bolo vlastníctvo riešené ako jednotné s tým, že požíva rovnakú ochranu bez ohľadu na to, kto je subjektom tohto vlastníctva, t.j. či fyzická alebo právnická osoba. Títo vlastníci majú zároveň rovnaké práva a povinnosti. Štatistická prax rozoznáva desať druhov vlastníckych foriem:

- a) vlastníctvo medzinárodné s prevažujúcim verejným sektorom
- b) vlastníctvo súkromné,
- c) družstevné
- d) štátne
- e) obecné
- f) vlastníctvo združení, politických strán a cirkví
- g) zahraničné vlastníctvo (100 % zahraničná majetková účasť)
- h) medzinárodné s prevažujúcim súkromným sektorom (kombinácia slovenskej a zahraničnej majetkovej účasti)
- i) medzinárodné s prevažujúcim verejným sektorom
- j) zmiešané vlastníctvo

Vplyvom zmenených princípov regulácie hospodárstva sa postupne menilo vlastníctvo priemyselných subjektov. Obmedzená vlastnícka štruktúra z predchádzajúceho obdobia socialistického vývoja ekonomiky sa výrazne diverzifikovala. Z pôvodne prevládajúceho štátneho vlastníctva a sprievodného družstevného vlastníctva transformáciou pôvodných

podnikov a vznikom nových subjektov sa rozšírila škála vlastníckych foriem v Bratislave tak, že v roku 2004 boli zastúpené v odvetví priemyselnej výroby takmer všetky formy vlastníctva. Socialistické obdobie bolo charakterizované takmer výlučnou dominanciou vlastníctva štátu v priemysle, tak ako v ostatných oblastiach hospodársko-spoločenského života a absenciou súkromného vlastníctva.

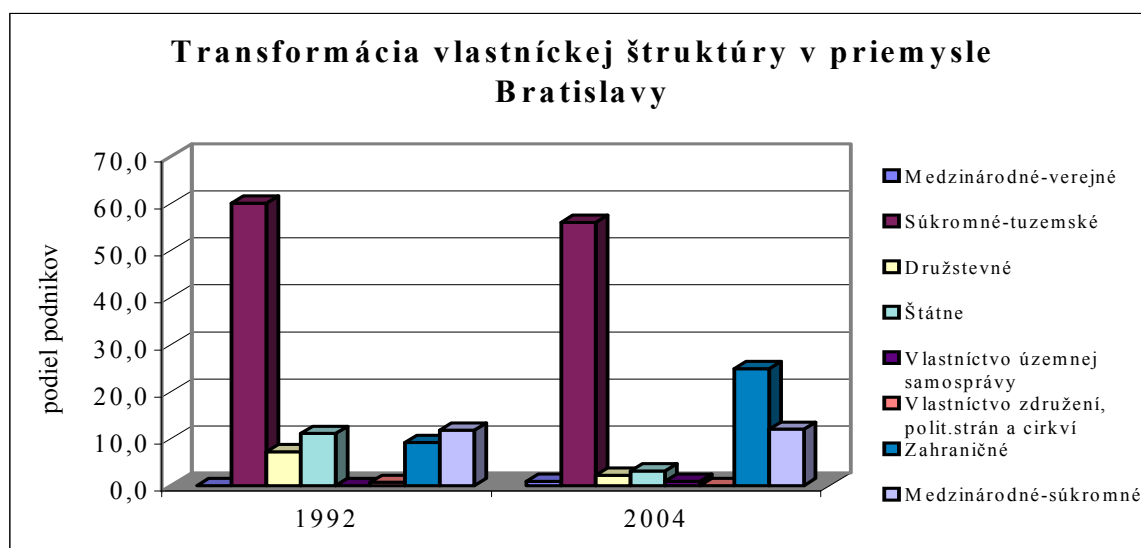
Ku koncu roka 2004 bolo zastúpených v Bratislave sedem vlastníckych foriem. Podiel štátnych podnikov klesol na 2,4 % (sú medzi nimi aj také, ktoré už boli sprivatizované ale prevládajúcim vlastníkom je štát). Zastúpené sú iba v dvoch odvetviach - vydavateľstvo a tlač (VEDA, vydavateľstvo Bratislava) a výroba a rozvod elektriny, plynu, pary a vody (Bratislavská vodohospodárska spoločnosť, Paroplynový cyklus, Bratislavská teplárenská, Slovenské elektrárne a SEPS). Najväčší podiel predstavuje tuzemské súkromné vlastníctvo, ktoré viazalo 58,2 % priemyselných podnikov Bratislavy. Stalo sa tak vedúcou vlastníckou formou. Patrilo sem 145 z 249 podnikov nad 20 zamestnancov napr. Technické sklo a.s., Palma-Tumys,a.s., Slovenská grafia, a.s., Matadorfix, a.s., BEZ – Transformátory, a.s. a iné. Druhou najvýraznejšie zastúpenou formou je zahraničné vlastníctvo (takmer štvrtina priemyselných podnikov Bratislavy). Do tejto kategórie patria napr. tieto podniky: Kablo Bratislava, a.s., ITS, a.s., Coca-Cola Beverages Slovensko, s.r.o., Istrochem, a.s. a iné.

Tab. č. 16: Vlastnícka štruktúra priemyselných podnikov v Bratislave v rokoch 1992 a 2004

rok	1992		2004	
	Počet podnikov	%	Počet podnikov	%
Medzinárodné-verejné	0	0,0	2	0,8
Súkromné-tuzemské	92	60,1	145	58,2
Družstevné	11	7,2	4	1,6
Štátne	17	11,1	6	2,4
Vlastníctvo územnej samosprávy	0	0,0	2	0,8
Vlastníctvo združení, polit.strán a cirkví	1	0,7	0	0,0
Zahraničné	14	9,2	60	24,1
Medzinárodné-súkromné	18	11,8	30	12,1
Spolu	153	100,0	249	100,0

Prameň: Výber z registra ekonomických subjektov SR (stav k 31.12.2004) - INFOSTAT

Graf č.6

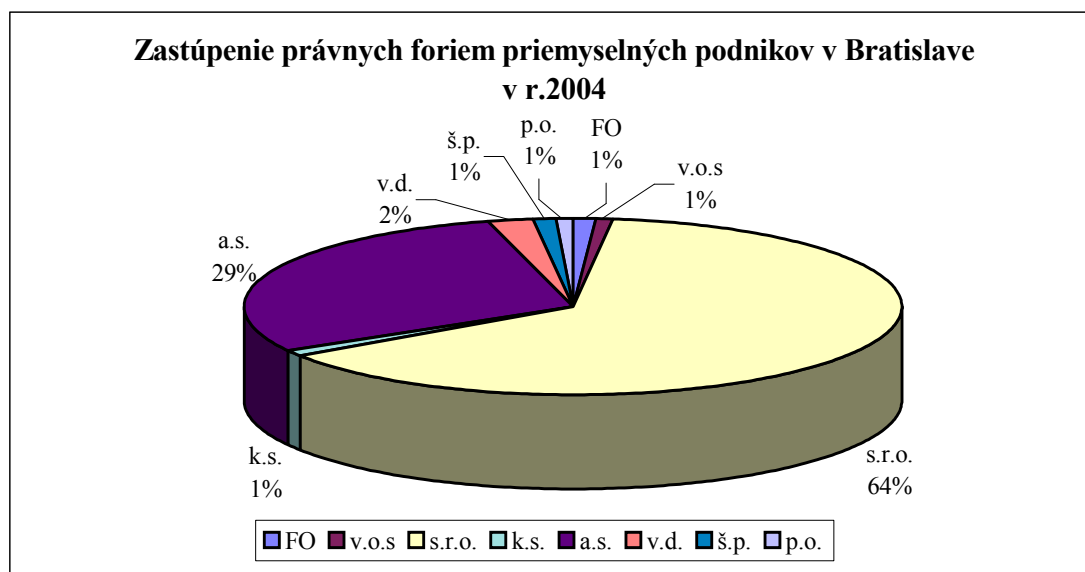


Prameň: Výber z registra ekonomických subjektov SR (stav k 31.12.2004) – INFOSTAT

Pomerne veľa podnikov (12,1 %) patrí do kategórie medzinárodné-súkromné vlastníctvo. Do tohto typu vlastníctva patria aj dva najvýznamnejšie podniky Bratislavy – Slovnaft, a.s. a Volkswagen Slovakia, a.s. Okrem nich treba spomenúť ešte napr. Perex, a.s., Kraft Foods Slovakia, a.s. a RAJO, a.s. Približne rovnakým podielom sú zastúpené medzinárodné-verejné – SPP a.s., Západoslovenská energetika a.s. (2), družstevné – Úsvit VD, Vzorodev VD, LÚČ VD (4) a vlastníctvo územnej samosprávy (2).

Prvým zásadným legislatívnym riešením vlastníctva bol ústavný zákon č.23/1991 Zb. s prílohou Listiny základných práv a slobôd, ktorý ukladal usporiadať pomery vrátane vlastníctva do 31.12.1991. Následne otázky vlastníctva na pomery SR boli riešené Ústavou SR - ústavný zákon č.460/1992 Zb. Z týchto základných noriem potom vychádzali také zákonné úpravy, akými boli Občiansky zákonník (Z. č. 40/1964 Zb. v znení Z.č.509/1991 Zb.), ktorý upravuje majetkové vzťahy fyzických a právnických osôb a to aj vo vzťahu k štátu, Obchodný zákonník (Z.č.513/1991 Zb.), ktorý upravuje postavenie podnikateľov, obchodné záväzkové vzťahy, ako aj vzťahy súvisiace s podnikaním, Živnostenský zákon (Z.č.455/1991 Zb.), upravujúci podmienky živnostenského podnikania, zákon o správe majetku štátu (Z.č.278/1993 Z.) vo verejnoprospešnej a nepodnikateľskej sfére, zákon o majetku obcí (Z.č.1378/1991 Zb.) a iné. Podnikateľskými subjektami sú fyzické osoby (nezapísané v obchodnom registri, zapísané v obchodnom registri, slobodných povolanií ai.) a právnické osoby (štátne podniky, obchodné spoločnosti – verejná obchodná spoločnosť, komanditná spoločnosť, spoločnosť s ručením obmedzeným, akciová spoločnosť, družstvá – výrobné, spotrebné, bytové, rôzne združenia, obecné podniky a iné subjekty, ktoré ustanovuje zákon napr. o sociálnej poisťovni). Takto podnikateľské subjekty sleduje aj štatistika.

Graf č.7



Poznámka: FO – podnikateľ - fyzická osoba - zapísaný v obchodnom registri, v.o.s. - verejná obchodná spoločnosť, s.r.o. – spoločnosť s ručením obmedzeným, k.s. – komanditná spoločnosť, a.s. – akciová spoločnosť, v.d. – výrobné družstvo, š.p. – štátny podnik, p.o. – príspevková organizácia

Prameň: Výber z registra ekonomických subjektov SR (stav k 31.12.2004) – INFOSTAT

V r. 2004 v priemysle Bratislavy pôsobilo osem typov právnych foriem. V kategórii priemyselných podnikov nad 20 pracovníkov počtom prevládali spoločnosti s ručením obmedzeným, ktoré tvorili 64 % z celkového počtu 249 podnikov (napr. Kablo s.r.o., Coca Cola Beverages s.r.o., Matadorfix s.r.o., Johnson Controls Slovakia s.r.o., a iné). Druhou najrozšírenejšou právnou formou boli akciové spoločnosti, ktoré tvorili takmer 29 % (okrem iných Technické sklo a.s., Palma-Tumys, a.s., Slovnaft a.s., Istrochem, a.s., Volkswagen Slovakia a.s., Slovenské elektrárne a.s., a iné). Ostatné kategórie právnych foriem dosahujú

minimálny podiel 1-2 %. Najvýraznejší pokles od roku 1989 dosiahla kategória štátne podniky.

5.2. Zmeny odvetvovej štruktúry priemyslu Bratislavy.

Politicko-spoločenské udalosti z roku 1989 prerušili líniu vývoja plánovaného hospodárstva v republike, ktorá sa začala odvíjať od roku 1948. Pre posúdenie zmien, ktoré nastali v odvetvovej štruktúre priemyslu, je preto potrebné poznať stav na začiatku týchto premien. Na poznanie tohto stavu priemyslu v Bratislave pred nastúpenými zmenami v roku 1989 bola použitá štatistická databáza z roku 1985. Hneď na úvod treba upozorniť na niektoré dôležité skutočnosti ohľadom štatistickej databázy. V roku 1985 bola platná klasifikácia priemyselných odvetví, ktorá členila priemysel na 82 pododvetví, ktoré sa zoskupovali do 18 odvetví (táto klasifikácia je uvedená v metodike). Pre lepšie porovnanie s rokom 2004 boli priemyselné podniky pretransformované do novej klasifikácie priemyslu - OKEČ.

V Bratislave v roku 1985 neboli zastúpené nijakým priemyselným závädom iba tri odvetvia: výroba kože a kožených výrobkov, spracovanie dreva a výroba kovov a kovových výrobkov. V odvetvovej štruktúre priemyslu Bratislavy v roku 1985 dominovali odvetvia strojárskoho a chemického priemyslu. Odvetvie výroby elektrických a optických strojov zamestnávalo 23,0 % pracujúcich v priemysle, výroba strojov a zariadení (14,3 %). Výrazný podiel zamestnaných v priemysle mali aj odvetvia výroby koksu, spracovanie ropy (13,6 %) a výroba chemických výrobkov (13,0 %). Tieto štyri spomínané odvetvia zamestnávali v roku 1985 podstatnú časť pracujúcich v priemysle – až 63,9 %.

Strojárske priemysel bol v Bratislave zastúpený 14 závädmi, chemický priemysel 3 závädmi a elektrotechnický a kovospracujúci 5 závädmi. Pre priemysel Bratislavy môžeme tieto tri odvetvia považovať za tradičné, pretože mnohé zo závädov sa na území mesta vybudovali na konci 19. storočia a začiatkom 20. storočia. Napríklad BEZ – bývalý Siemens – Schuckert 1902, Kablo 1895, Gumon 1911, Závädy ťažkého strojárstva – bývalý Sphinx 1901, Meopta – bývalá firma Goertz 1907, CHZJD – bývalý Dynamit – Nobel 1873, Matador 1905. Významný podiel v odvetvovej štruktúre zamestnanosti priemyslu mal aj priemysel palív 12,9 %. V Bratislave bol reprezentovaný dvoma závädmi, závädom Slovnaft a Závädoslovenskými plynárenskými závädmi. Väčšinu pracujúcich tohto odvetvia v roku 1985 zamestnával práve Slovnaft – až 7515 z celkového počtu 8000 zamestnancov. Obidva tieto závädy majú dlhú tradíciu v meste. Slovnaft – bývalé Apollo, bol založený už v roku 1895, z toho vyplýva, že táto výroba má v meste už vyše 100 ročnú tradíciu. Závädoslovenské plynárenské závädy (dnešné SPP) boli v meste zastúpené už mestskou plynárnou v roku 1855. Oba vyššie spomínané závädy už nestoja na svojom pôvodnom mieste, ale pod vplyvom požiarov a vojnových udalostí 2. svetovej vojny, ktoré zničili podstatnú časť objektov, boli premiestnené do dnešných priestorov. Závädoslovenské plynárenské závädy sa presťahovali z bývalého Gottwaldovho námestia (dnes námestie Slobody) do oblasti Mlynských Nív. Slovnaft stál v minulosti v miestach dnešnej Čulenovej ulice, dnes má vybudovaný rozsiahly komplex budov vo Vlčom hrdle. Z ostatných odvetví výraznejší podiel pripadal na potravinársky priemysel, ktorý mal v meste viacero závädov. Medzi najstaršie patrili Figaro – bývalý Stollwerck od roku 1896 a Bratislavské pivovary – Stein 1872. Pivo sa v Bratislave varilo už v roku 1457. K tradičným závädom na území mesta patrili závädy textilného priemyslu. V roku 1985 zamestnávali 1814 pracovníkov. Ide o Závädy Medzinárodného dňa žien – záväd 01 (bývalá Cvernovka 1901) a záväd 02 (bývalý Danubius 1907).

Ak porovnáme počet zamestnaných v priemysle v roku 1985 a v roku 2004, zistíme, že výrazne klesol. Z počtu 55 351 zamestnaných v roku 1985 na 35 806 v roku 2004 aj keď počet priemyselných podnikateľských subjektov výrazne vzrástol. V roku 2004 bol najväčší počet zamestnaných vo výrobe dopravných prostriedkov a to hlavne vďaka Volkswagenu Slovakia, a.s.. Ide o najvýznamnejší podnik nielen na území Bratislavy ale aj v SR.

K uvedenému roku zamestnával približne 8200 zamestnancov. Ďalšími významnými zamestnávateľmi sú dodávateľia Volkswagenu SAI Automotive BA, s.r.o., SAS Automotive s.r.o., MC Syncro BA, s.r.o., Slovakian Door Company, s.r.o. a ďalšie. Celkovo je toto odvetvie zastúpené v Bratislave 12 podnikmi. Druhým najvýznamnejším odvetvím z hľadiska zamestnanosti je výroba a rozvod elektriny, plynu a vody (14,4 %). Zastupujú ho podniky Slovenské elektrárne, a.s., Západoslovenská energetika, a.s., Bratislavská vodárenská spoločnosť, a.s. a pod. Tretím najvýznamnejším odvetvím je výroba papiera a polygrafická výroba (9,8 %). Reprezentuje ju najviac podnikov – 46. Odvetvie výroby koksu a spracovania ropy (9,5 %) je síce zastúpené iba 2 podnikmi, ale jedným z nich je jeden z najvýznamnejších zamestnávateľov – Slovnaft, a.s. (takmer 4000 zamestnancov). Výroba potravín, nápojov a spracovanie tabaku má 9,2 % podiel na zamestnanosti v priemysle Bratislavy. Najväčšími zamestnávateľmi z tohto odvetvia sú podniky Palma – Tumys, a.s., Kraft Foods Slovakia, a.s., Imperial Tobacco Slovakia, a.s., Ryba s.r.o.

Tab. č. 17: Transformácia odvetvovej štruktúry priemyslu Bratislavy

Priemyselné odvetvie	1985			2004			Rozdiel 2003-1985 počet zamestn.	Rozdiel 2004-1985 počet podnikov	Index rastu 2004-1985 počet zamestn. 1985=100
	počet zamestn.	v %	počet podnikov	počet zamestn.	v %	počet podnikov			
C	184	0,3	1	129	0,4	6	-55	+5	70
DA	4 842	8,7	12	3 291	9,2	25	-1 551	+13	67
DB	2 135	3,9	3	921	2,6	10	-1 214	+7	43
DC	0	0,0	0	183	0,5	6	+183	+6	183
DD	0	0,0	0	555	1,6	6	+555	+6	555
DE	2 835	5,1	8	3 498	9,8	46	+663	+38	123
DF	7 512	13,6	1	3 389	9,5	2	-4 123	+1	45
DG	7 194	13,0	2	1 368	3,8	11	-5 824	+9	19
DH	2 256	4,1	1	553	1,5	11	-1 703	+10	24
DI	1 708	3,1	5	1 175	3,3	13	-533	+8	68
DJ	0	0,0	0	866	2,4	30	+866	+30	866
DK	7 899	14,3	9	1 759	4,9	19	-6 140	+10	22
DL	12 746	23,0	8	2 316	6,5	34	-10 434	+26	18
DM	3 225	5,8	2	9 578	26,7	12	+6 353	+10	296
DN	621	1,1	3	1 055	2,9	8	+434	+5	169
E	2 194	4,0	4	5 170	14,4	10	+2 976	+6	235
Spolu	55351	100,0	59	35 806	100,0	249	-19 545	+190	64

Prameň: Štatistická ročenka hl. mesta Bratislava 1986, Mestská správa štatistického úradu
Zamestnanci a mzdové náklady za okresy Bratislava I – V, Krajská správa ŠÚ SR v Bratislave (2005)

Poznámka: C – ťažobný priemysel, DA – výroba potravín, nápojov a tabaku, DB – textilná a odevná výroba, DC – spracovanie kože a výroba kožených výrobkov, DD – spracovanie dreva, DE – výroba papiera a polygrafická výroba, DF – výroba koksu, spracovanie ropy, jadrových palív, DG – výroba chemických výrobkov, DH – výroba gumených a plastových výrobkov, DI – výroba ostatných nekovových minerálnych výrobkov, DJ – výroba kovov a kovových výrobkov, DK – výroba strojov a zariadení, DL – výroba elektrických a optických zariadení, DM – výroba dopravných zariadení, DN – výroba ostatných priemyselných výrobkov, E – výroba a rozvod elektrickej energie, plynu a vody.

Pomerne významne sa podieľa na zamestnanosti v priemysle Bratislavy odvetvie výroby elektrických a optických zariadení (6,5%). Z tohto odvetvia treba spomenúť podniky BEZ

Transformátory, a.s., EZ Elektrosystémy,a.s., Protetika, a.s., PPA Energo, s.r.o. Ostatné priemyselné odvetvia majú menší význam a podieľajú sa na zamestnanosti menej ako 5 %.

Zaujímavým zistením pri sledovaní odvetvovej štruktúry priemyslu Bratislavy je, že v priebehu sledovaného obdobia došlo k zmene na poste vedúceho priemyselného odvetvia. V roku 1985 bolo z hľadiska zamestnanosti najvýznamnejším odvetvím výroba elektrických a optických zariadení (23 % zamestnaných v priemysle Bratislavy). Reprezentovali ho také podniky ako napr. Tesla (2927 zamestnancov), Elektrovod (2346 zamestnancov), Meopta (1335 zamestnancov) a iné. V roku 2004 bolo v Bratislave z hľadiska počtu pracovníkov najvýznamnejšie odvetvie výroby dopravných zariadení, ktoré zamestnávalo 9578 zamestnancov (26,7 % zo všetkých zamestnaných v priemysle). Bolo to jedno z mála odvetví, ktoré v transformačnom období zaznamenalo rast počtu zamestnaných (index rastu 2004/1985 = 296). Rast významu tohto odvetvia súvisel hlavne so vstupom nemeckého koncernu Volkswagen do BAZ. V súvislosti so všeobecnými svetovými trendmi reindustrializácie možno hodnotiť ako negatívny proces poklesu významu elektrotechnického priemyslu v Bratislave. Význam tohto odvetvia v Bratislave poklesol nielen relatívne zo spomínaných 23 % na 6,5 %, ale najvýraznejšie zo všetkých priemyselných odvetví aj absolútne. Konkrétne počet pracovných miest klesol pri porovnaní rokov 2004 a 1985 o viac ako 10 000. Na druhej strane je pozitívne, že v súčasnosti toto odvetvie reprezentuje 34 z väčšej časti malých a stredne veľkých životaschopných podnikov. Rovnaký relatívny význam si udržalo odvetvie výroby koksu, spracovanie ropy, ktorého podiel v zamestnanosti sa udržal nad 9 %, avšak počet zamestnancov klesol takmer o 4 200 zamestnancov. Súviselo to hlavne so znižovaním počtu zamestnancov v Slovnafte – hlavného reprezentanta tohto odvetvia. Tento pokles treba prisúdiť dvom skutočnostiam. Jednou je skutočné zníženie stavu pracovníkov z dôvodu upustenia od zmenovej údržby, druhým je delimitácia niektorých prevádzok do samostatných dcérskych spoločností.

Z hľadiska zmeny významnosti priemyselných odvetví za sledované obdobie v Bratislave, možno zastúpené priemyselné odvetvia rozdeliť do troch skupín – na tie ktoré zaznamenali rast, tie ktoré zaznamenali pokles za sledované obdobie a tie, ktoré sa začali rozvíjať v hlavnom meste až v období transformácie. Samozrejme, že rast počtu pracovníkov v absolútnom vyjadrení v skupine odvetví s kladným indexom je rádovo nižší (12 030) ako pokles počtu pracovníkov v odvetviach, ktoré mali záporný index rastu (31 577).

a) Odvetvia vykazujúce rast (index rastu vyšší ako 100) – najvyšší index rastu 2004/1985 zaznamenalo odvetvie výroba dopravných zariadení (296), ktorú reprezentovali v roku 1985 dva závody BAZ. Hlavným dôvodom rastu zamestnanosti bol práve vstup Volkswagenu do BAZ-ky a tiež lokalizácia viacerých dodávateľských podnikov tohto podniku hlavne do DNV. Druhým odvetvím, ktoré zaznamenalo pomerne vysoký rast zamestnanosti bola výroba a rozvod elektrickej energie, vody a pary (hodnota indexu – 235). Vzrástol aj počet podnikov zo 4 na 10. Tento vzrast bol zaznamenaný hlavne vďaka podnikom SPP, a.s., Západoslovenská energetika, a.s., Slovenské elektrárne, a.s. a Bratislavská vodárenská spoločnosť, ktoré patria k najväčším podnikom na Slovensku. Index rastu zaznamenali ešte odvetvia výroba ostatných priemyselných výrobkov (169) a výroba papiera a polygrafická výroba (123). Pri druhom odvetví môžeme pozorovať aj súvislosť s počtom podnikov – 46, čo je najviac zo všetkých odvetví priemyslu..

b) Odvetvia zastúpené v priemysle Bratislavy až v transformačnom období. Do tejto skupiny patria odvetvia priemyslu, ktoré v priemyselnej štruktúre Bratislavy v roku 1985 neboli zastúpené, ale v priebehu transformácie sa tieto odvetvia v priemyselnej štruktúre Bratislavy objavili. Patria sem 3 odvetvia, z ktorých najviac zamestnaných je v odvetví výroby kovov a kovových výrobkov (866 zamestnancov). Väčšinou ide o menšie alebo stredne veľké podniky. Ďalšími odvetviami patriacimi do tejto skupiny sú spracovanie kože a výroba kožených výrobkov a spracovanie dreva. Je potrebné zároveň poznamenať,

že ich podiel na celkovej zamestnanosti v priemysle Bratislavy je veľmi nízky (spolu menej ako 5%).

- c) Odvetvia vykazujúce pokles (index rastu menší ako 100) – najnižšiu hodnotu indexu (18) dosiahlo odvetvie výroba elektrických a optických zariadení. Súviselo to hlavne so zánikom, resp. útlmom výroby závodov Tesla, Tesla – Elektroakustika (973), Meopta, Danubius Elektrik (648), Kablo znížilo počet zamestnancov zo 616 na 250. Ďalšími odvetviami s výrazným poklesom rastu boli výroba chemických výrobkov (19), výroba strojov a zariadení (22) a výroba gumených a plastových výrobkov (24). Aj tu došlo k redukcii počtu zamestnaných v podnikoch. Výrazne klesol stav počtu pracovníkov Istrochemu (niekdajšie CHZJD) poklesol z 6942 na 908, Matadoru (rozdelený sa na tri dcérske spoločnosti, z ktorých fungujú dnes už iba Matadorfix a Matador - Obnova) z 2256 na približne 100 zamestnancov. Čo sa týka strojárskemu priemyslu súvisí to predovšetkým so zánikom viacerých závodov napr. Strojstav (2667 zamestnancov) alebo redukcii počtu zamestnancov napr. Hydronika (bývalé Závody ťažkého strojárstva z 1536 na 230).

Z hľadiska počtu firiem ich najvyšší nárast za hodnotené obdobie bol zaznamenaný v odvetviach výroby papiera a polygrafickej výroby, kde pribudlo 38 podnikov, výroby kovov a kovových výrobkov – 30, výroby elektrických a optických zariadení – 26. Najmenej podnikov pribudlo v odvetví výroby koksu, spracovania ropy – 1 a ťažobnom priemysle – 5. Zaujímavé je, že vo všetkých odvetviach priemyslu nastalo zvýšenie počtu podnikov.

Tab. č. 18: Odvetvová štruktúra zamestnanosti v priemysle Bratislavy a SR v roku 1985

Odvetvia priemyslu	Evidenčný počet pracovníkov				Index špecializácie
	Bratislava		SR		
	spolu	%	spolu	%	
priemysel palív	8 000	14,5	19 838	3,0	4,8
energetický priemysel	609	1,1	11 323	1,7	0,6
hutníctvo železa	0	0	42 681	6,5	0,0
hutníctvo neželezných kovov	0	0	12 731	2,0	0,0
chemický a gumársky priemysel	9 450	17,1	42 157	6,5	2,6
strojársky priemysel	15 902	28,7	147 518	22,6	1,3
elektrotechnický a kovospracujúci priemysel	8 809	15,9	111 605	17,1	0,9
priemysel stavebných látok	863	1,6	30 034	4,6	0,3
drevospracujúci priemysel	621	1,1	39 802	6,1	0,2
priemysel papiera a celulózy	0	0	16 745	2,6	0,0
priemysel skla, keramiky a porcelánu	1 029	1,9	9 796	1,5	1,2
konfekčný priemysel	1 814	3,3	30 112	4,6	0,7
textilný priemysel	321	0,6	48 588	7,5	0,1
kožiarsky priemysel	0	0	27 804	4,3	0,0
polygrafický priemysel	2 835	5,1	6 044	0,9	5,5
priemysel potravín a pochutín	4 621	8,3	47 246	7,2	1,2
výroba mraziarenská, žriedlová a tabaková	221	0,4	3 012	0,5	0,9
ostatný priemysel	256	0,5	5 111	0,8	0,6
priemysel celkom	55 351	100	652 147	100,0	1,0

Prameň: Štatistická ročenka hl. mesta SSR Bratislava 1986, Mestská správa Slovenského ŠÚ

Ako vyplýva z hodnôt indexov špecializácie prepočítaných pre jednotlivé odvetvia v Bratislave, vo vzťahu k úrovni priemernej diverzifikácie priemyslu na Slovensku, najvyššiu nadpriemernú úroveň špecializácie v roku 1985 vykázal polygrafický priemysel. Index dosiahol dokonca hodnotu 5,5. Medzi ďalšie významné odvetvia patrili v Bratislave aj priemysel palív (index špecializácie 4,8), chemický a gumársky priemysel (2,6), priemysel skla, keramiky a porcelánu (1,2), strojársky priemysel (1,3) a priemysel potravín a pochutín (1,2). Všetky tieto odvetvia (index špecializácie je vyšší ako 1) mali pre zamestnanosť relatívne väčší význam v meste Bratislava, ako pre zamestnanosť v celej Slovenskej republike.

V roku 2004 na základe indexu špecializácie výrazne vzrástol podiel odvetvia výroby koksu, rafinovaných ropných výrobkov, jadrových palív (index špecializácie 9,0), výroba

dopravných prostriedkov (5,0) a výroba a rozvod elektriny, plynu a vody (1,4). Poklesol podiel výroby celulózy, papiera, papierových výrobkov, vydavateľstvo a tlač (napriek tomu index špecializácie 2,4). Poklesol tiež podiel výroby chemikálií, chemických výrobkov, chemických vlákien (0,9), výroba ostatných nekovových minerálnych výrobkov (0,7).

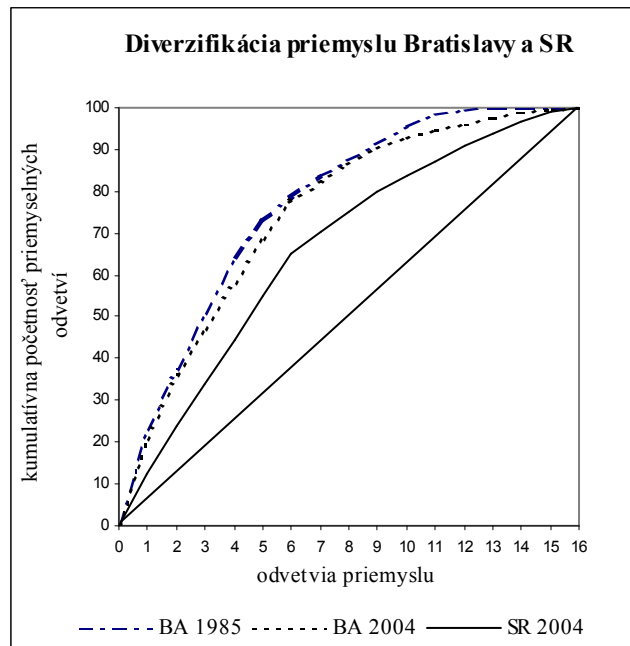
Tab. č. 19: Odvetvová štruktúra zamestnanosti v priemysle Bratislavy SR v roku 2004

Odvetvia priemyslu	Evidenční počet pracovníkov				Index špecializácie
	Bratislava		SR		
	celkom	%	celkom	%	
C Ťažba nerastných surovín	129	0,4	14409	3,3	0,1
DA Výroba potravín,nápojov,sprac.tabaku	3291	9,2	44333	10,1	0,9
DB Textilná a odevná výroba	921	2,6	44941	10,2	0,3
DC Sprac.kože,výroba kož.výrobkov	183	0,5	16271	3,7	0,1
DD Sprac.dreva,výroba výrob.z dreva	555	1,6	10798	2,5	0,6
DE Výr.celul.,papiera,výr.z pap.,tlač,vydav.	3498	9,8	18101	4,1	2,4
DF Výr.koksu,rafin.rop.výr.,jadrových palív	3389	9,5	4599	1,0	9,0
DG Výr.chemikálií,chem.výr.,chem.vlákien	1368	3,8	19499	4,4	0,9
DH Výroba výrobkov z gumy,plastov	553	1,6	12916	2,9	0,5
DI Výroba ost.nekov.minerál.výrobkov	1175	3,3	21601	4,9	0,7
DJ Výr.kovov,výr.kovových výrobkov	866	2,4	54549	12,4	0,2
DK Výroba strojov a zar. i.n.	1759	4,9	49484	11,3	0,4
DL Výroba elektrických,optických zar.	2316	6,5	45997	10,5	0,6
DM Výroba dopravných prostriedkov	9578	26,7	23685	5,4	5,0
DN Výroba inde neklasif.,nábytok	1055	2,9	12567	2,9	1,0
E Výroba,rozvod elektr.,plynu,vody	5170	14,3	46036	10,5	1,4
Priemysel spolu	35806	100	439736	100,0	1,0

Prameň: Zamestnanci a mzdové prostriedky za rok 2004 podľa OKEČ za okresy Bratislavy (podniky nad 20 zamestnancov)

Sumárne zmenu odvetvovej štruktúry priemyslu Bratislavy charakterizuje mierne zvýšenie úrovne jeho diverzifikácie, čo znamená zvýšenie rôznorodosti priemyslu. Svedčí o tom aj fakt, že v priemysle Bratislavy boli zastúpené v roku 2004 všetky priemyselné odvetvia (na rozdiel od roku 1985, kedy 3 chýbali). Výraznejšiu zmenu diverzifikácie priemyselnej výroby však spomínané zvýšenie počtu priemyselných odvetví neovplyvnilo – z dôvodu nízkeho počtu pracovníkov v týchto „nových“ odvetviach. Porovnanie ukazovateľa diverzifikácie priemyslu (hrubého indexu diverzifikácie) Bratislavy v roku 1985, kedy HID = 1282,6 a v roku 2004, kedy HID = 1248,1 poukazuje na zvýšenie úrovne diverzifikácie. HID za SR dosiahol hodnotu 1111,4. Potvrďuje to aj priebeh Lorenzových kriviek na grafe č.8.

Graf č.8



5.3. Zmeny veľkostnej štruktúry priemyselných podnikov

Veľkosť priemyselných podnikov je odrazom ich vnútorných predpokladov. Má však priestorové dôsledky, t.j., že veľkosť podnikov ako dôsledok vnútornej organizácie podnikov sa prejavuje v priestore vo forme externej organizácie priemyselnej štruktúry.

Zmeny veľkostnej štruktúry priemyslu, ktoré sa objavili v priebehu transformačného procesu v 90. rokoch sú prirodzenými zmenami, ktoré boli vyvolané zmenou spôsobu spoločenskej regulácie. Sú zároveň najsignifikantnejšími zmenami v priemyselnej štruktúre Bratislavy, podobne ako na ostatných priestorových úrovniach a nielen na Slovensku, ale vo všetkých transformujúcich sa ekonomikách.

Z hľadiska veľkosti priemyslu sa prejavujú v transformačnom období tri typy zmien:

- A. zníženie priemerného počtu zamestnaných v priemysle
- B. zvýšenie počtu podnikateľských subjektov v priemysle a diverzifikácie ich veľkostnej štruktúry
- C. zníženie priemernej veľkosti podnikov

A) Zníženie priemerného počtu zamestnaných v priemysle

V Bratislave sa znížil počet zamestnaných v odvetviach priemyslu za podniky nad 20 zamestnancov z 55 351 v roku 1985 na 35 806 v roku 2004. Zamestnanosť tak poklesla za sledované obdobie približne na úroveň 64 % z roku 1985, o takmer 20 tisíc pracovných miest. Z odvetvového hľadiska absolútne aj relatívne najviac v Bratislave poklesla zamestnanosť vo výrobe elektrických a optických zariadení (o 10 434 zamestnancov, index poklesu $I_p = 18$) a vo výrobe strojov a zariadení (o 6 140 zamestnancov, index poklesu $I_p = 22$). Spolu v týchto dvoch odvetviach došlo k poklesu o 16 574 zamestnancov, čo je prakticky takmer 80 % z celkového poklesu.

B) Zvýšenie počtu podnikateľských subjektov priemyselného charakteru a diverzifikácie ich veľkostnej štruktúry

Centralizácia sa v oblasti priemyslu do roku 1989 prejavovala tým, že priemyselný systém Bratislavy bol tvorený takmer výlučne len veľkými (VP) a stredne veľkými (SP) podnikmi. V priebehu sledovaného obdobia rokov 1985-2004 došlo k zvýšeniu počtu priemyselných

podnikov. V Bratislave bolo v roku 1985 59 priemyselných subjektov, v r.1995 ich už bolo 201 a na konci sledovaného obdobia 249. Treba však poznamenať, že sa jedná o priemyselné subjekty nad 20 zamestnancov. Keď k nim pridáme ešte podniky do 19 zamestnancov – MP, ktorých bolo v r. 2004 675, dostaneme sumárnu hodnotu 924 priemyselných subjektov na území Bratislavy. Nárast počtu subjektov bol ovplyvnený tým, že v systéme priemyselných podnikov sa objavili MP. Všeobecne prednosti MP a SP spočívajú v tom, že sú schopné pružne reagovať na zmeny v dopyte, rýchlejšie nasávať inovácie, schopné vyrábať vysokošpecializovanú produkciu v malých sériách. Veľký význam zohrávajú v regionálnom rozvoji, pretože poskytujú množstvo pracovných príležitostí. Ich nevýhodou sú časté bankroty, istá nestabilita z dlhodobého hľadiska. V priemyselnom systéme Bratislavy majú opodstatnenie veľké firmy, ale aj malé a stredné podniky.

Zmena veľkostnej štruktúry priemyselných podnikov úzko súvisí s privatizáciou. Dochádza k postupnému zmenšovaniu priemernej veľkosti priemyselného podniku, vzrastá absolútna početnosť aj podiel MP a SP, ktoré sú schopné pružnejšie reagovať na trhové zmeny, majú menšie problémy s technologickou i celkovou inováciou. V tabuľke č.20 možno pozorovať porovnanie veľkostnej štruktúry priemyselných subjektov s viac ako 20 zamestnancami (čiže stredné a veľké podniky). Kým v roku 1985 bolo iba 54% závodov s veľkosťou do 499 pracovníkov, v roku 2004 ich už bolo viac ako 93%.

Tab. č. 20: Transformácia veľkostnej štruktúry priemyselných podnikov v Bratislave

Počet pracovníkov	1985		1995		2004	
	počet podnikov	%	počet podnikov	%	počet podnikov	%
20-49	2	3,3	63	31,3	120	48,2
50-99	5	8,5	42	20,9	54	21,7
100-249	11	18,6	53	26,4	42	16,9
250-499	14	23,7	19	9,4	17	6,8
<i>SP spolu</i>	<i>32</i>	<i>54,2</i>	<i>177</i>	<i>88,0</i>	<i>233</i>	<i>93,6</i>
500-999	12	20,3	13	6,5	10	4,0
1000-1999	7	11,9	8	4,0	4	1,6
2000-4999	6	10,2	2	1,0	1	0,4
5000 a viac	2	3,4	1	0,5	1	0,4
<i>VP spolu</i>	<i>27</i>	<i>45,8</i>	<i>24</i>	<i>12,0</i>	<i>16</i>	<i>6,4</i>
spolu	59	100	201	100	249	100

Prameň: Výber z registra ekonomických subjektov SR (stav k 31.12.2004) – INFOSTAT (upravené autorom)

Štatistická ročenka hl. mesto SSR Bratislava, Mestská správa Slovenského štatistického úradu, 1986

Zvýšenie počtu podnikateľských subjektov sa v priemysle realizuje dvoma spôsobmi. Nové subjekty vznikli buď v procese dezintegrácie starých štátnych podnikov, ktoré sa najskôr transformovali na podnikateľské spoločnosti a následným delením vznikli samostatné výrobné a organizačné jednotky, pričom často sa ekonomický dlh celého podniku preniesie na jeden z nich a ten môže (nemusi) zaniknúť. Alebo formovaním – zakladaním nových závodov, čo má však menšiu frekvenciu. Bariérou je chýbajúci kapitál.

Za sledované obdobie došlo k výraznému nárastu veľkostnej kategórie malých podnikov (MP). V roku 1985 bol v prevádzke iba 1 takýto podnik (ČSAO – opr. č. 532 mal 11 zamestnancov). Podiel tejto kategórie na počte subjektov aj na zamestnanosti bol nepodstatný. V roku 2004 bolo činných v priemyselnej výrobe 675 MP, z ktorých bolo 174 vo veľkostnej kategórii 10-19 pracovníkov, 191 vo veľkostnej kategórii 5-9 pracovníkov, 140 v kategórii 3-4 pracovníkov, 82 subjektov malo 2 zamestnancov a 88 malo len 1 pracovníka. Malé podniky

sa tak v sledovanom roku 2004 podieľali až 73 % na počte priemyselných podnikov v Bratislave vôbec a viazali aj výrazný podiel zamestnaných v priemysle. Počtom 233 najviac MP patrilo do odvetvia výroba celulózy, papiera a výrobkov z papiera, vydavateľstvo a tlač. Ďalšie výrazné skupiny tvoria MP v odvetviach výroba elektrických a optických zariadení (111), výroby kovov a kovových výrobkov (74), výroba strojov (46). Ani jeden MP nie je v odvetví výroba koksu, rafinovaných ropných produktov, 1 je zastúpené odvetvie ťažby neenergetických surovín a 2 sú v odvetví ťažby energetických surovín.

53 % z počtu firiem v roku 1985, t.j. 31 z celkového počtu 59, patrilo medzi stredné podniky (SP). V roku 2004 tvorili 25 % z celkového počtu priemyselných subjektov.

Do skupiny veľkých podnikov nad 500 zamestnancov (VP) v roku 1985 patrilo 27 priemyselných podnikov a v roku 2004 to bolo iba 16 priemyselných podnikov. Konkrétne išlo o tieto podniky: Palma-Tumys, a.s., Kraft Foods Slovakia, a.s., Slovenská Grafia, a.s., ITS, a.s., Slovnaft, a.s., Coca-Cola Beverages, s.r.o., Johnson Controls International, s.r.o., Istrochem, a.s., I.D.C. Holding, a.s., Volkswagen Slovakia, a.s., SPP, a.s., Slovenské elektrárne, a.s., Západoslovenská energetika, a.s., Bratislavská teplárenská, a.s., BVS, a.s., Metalurg, a.s. V roku 1985 najväčším podnikom z hľadiska počtu zamestnancov bol Slovnaft s 7512 pracovníkmi, v roku 2004 to bol Volkswagen Slovakia, a.s.

Súčasťou transformácie je i proces zániku nerentabilných podnikov bez predpokladov záchrany. V priemysle sa ráta so zánikom 20% podnikov počas transformačného obdobia (P. Staněk, J. Černá, 1995). Vôbec typickou súčasťou transformácie je veľká fluktuácia priemyselných podnikov – vznik a zánik predovšetkým malých a stredných podnikov. Vysoký stupeň fluktuácie týchto veľkostných kategórií podnikov je jav typický aj v normálne fungujúcich ekonomikách. Fluktuácia podnikov je však u nás v súčasnosti vyššia ako priemerná vo vyspelých štátoch.

Skupinu podnikov, ktoré boli v priebehu skúmaného obdobia zlikvidované možno rozdeliť do troch podskupín:

- I. podskupinu reprezentujú tie podniky, ktoré boli zrušené v Bratislave ešte na prelome 80. a 90. rokov, teda pred začatím transformačného procesu – Západoslovenské tehelne Devínska Nová Ves, Montostroj, Drevoindustria a pod.
- II. podskupinu reprezentujú tie, ktoré existovali pred rokom 1989 a boli zrušené v priebehu a ako dôsledok ekonomickej transformácie po roku 1989. Do tejto skupiny možno zaradiť napr. tieto priemyselné podniky: Strojstav, Vzduchotechnika, Závody ťažkého strojárstva, Tesla, Západoslovenské nábytkárske závody, Zornica a pod.
- III. podskupinu tvorí veľké množstvo zväčša malých, prípadne stredne veľkých podnikov, ktoré vznikli a zanikli po roku 1990. Ich presná konkretizácia, identifikácia vzhľadom na medzery v ich evidencii, nie je prakticky možná. Fluktuálny stupeň vzniku a zániku firiem bol vyšší v počiatočnej fáze transformačného procesu, kedy ich zakladanie predstavovalo pokusy občanov využiť nové možnosti súkromne podnikat' a ich zrušenie zase istý neúspech v podnikaní. V súčasnosti už možno povedať, že vznik a zánik firiem má podobný charakter ako v iných bežných ekonomikách (neberúc do úvahy legislatívne, finančné a iné možnosti a podmienky podnikania, predovšetkým pre malých podnikateľov, ktoré nie sú u nás porovnateľné so štandardnými podmienkami podnikania a častokrát sú príčinou krachu malých podnikov).

Celkovo možno na základe uvedeného konštatovať, že počas transformačného procesu sa zmenil význam a postavenie malých a stredných podnikov. Na konci sledovaného obdobia sa nielen zvýšil podiel MP a SP na celkovom počte podnikateľských subjektov – v Bratislave v r. 2004 dosahoval tento podiel 98 %, zvýšil sa výrazne aj ich podiel na zamestnanosti.

C) Zníženie priemernej veľkosti priemyselných podnikov

Z predchádzajúcich analýz zmien veľkostnej štruktúry priemyslu vyplýva, že tak ako bol v priebehu transformačného procesu znižovaný počet zamestnaných v priemysle a ako sa zvyšoval počet subjektov – predovšetkým malých a stredných priemyselných podnikov, tak prirodzene došlo k celkovému výraznému zníženiu priemernej veľkosti vo všetkých veľkostných kategóriách podnikov.

5.4. Priestorová štruktúra priemyslu Bratislavy

Mesto Bratislava a jeho funkčná a priestorová štruktúra sa rozvíjala postupne v priebehu storočí ako výsledok spolupôsobenia politicko-historických, spoločenských, kultúrnych, sociálnych, ekonomických a ďalších faktorov v konkrétnom krajinnom prostredí, kde jeho prírodné prvky majú veľmi výrazný vplyv. V prípade Bratislavy je dôležité zamerať sa na stav funkčno-priestorovej štruktúry pred rokom 1989, z pohľadu súčasných trendov, čím vznikne náhľad na deformácie uskutočnené v uvedenom období.

Mesto ako také predstavuje priestorový celok, v ktorom sa urbanizačné procesy a v širšom zmysle aj socio-ekonomické javy a procesy odohrávajú koncentrovane a mimoriadne intenzívne na relatívne malej ploche. P. Radváni (1989) sa vo svojej práci venuje problematike správnej a racionálnej organizácie územia, čiže problematike súvisiacej s priestorovou štruktúrou mesta. Podľa tohto autora *priestorová štruktúra* mesta vyjadruje vo všeobecnosti spôsob vzájomného usporiadania a spojenia častí, prvkov a funkcií. Je vyjadrením materiálnej formy systému mesta a organizácie jeho vzťahov. V tomto chápaní zmena v priestorovej štruktúre znamená zmenu prvkov častí a funkcií. Platí to zákonite aj opačne – zmena funkcií, častí a prvkov vyvoláva zmenu štruktúry ako takej. Medzi nimi prebiehajú vzťahy a to vertikálne a horizontálne. Pôsobením horizontálnych vzťahov vznikajú v meste rôzne areály, zóny a iné plošne ohraničené územné prvky, ktoré majú tendenciu vytvárať funkčné zóny. Potrebné je uviesť známu skutočnosť, že ak jednotlivé zóny obsahujú len jednu funkciu ide o monofunkčné zóny a ak sú tu lokalizované viaceré funkcie ide o polyfunkčné zóny. *Funkčno – priestorová štruktúra* charakterizuje úzky vzájomný vzťah funkcií a priestoru, v ktorom sa nachádzajú. Zaznamenáva využitie priestoru mesta jednotlivými funkciami podľa určitých zákonitostí a vzájomné usporiadanie funkcií v priestore. Podáva prehľad lokalizácie funkcií a príčin ich lokalizovania.

Bratislava patrí k mestám s radiálno – koncentrickým pôdorysom. Tento pôdorys sa vyznačuje tým, že sa ulice rozchádzajú z centrálnych plôch mesta na všetky strany, čiže radiály, ktoré sú navzájom pospájané ulicami s kruhovitým priebehom. Takýto pôdorys má väčšina európskych miest, k centru ktorých smerujú všetky ulice. V prípade Bratislavy je jej jadrom historické centrum (hrad, Hlavné námestie, Námestie SNP).

V súčasnej priestorovej štruktúre mesta možno stále nájsť urbanistické vzorce pochádzajúce z obdobia ranej (a málo územne koordinovanej) industrializácie Bratislavy z druhej polovice 19. storočia. Priestorové nároky priemyslu v prvých fázach industrializácie boli určované hlavne závislosťou na zdrojoch vody potrebných na pohon parných strojov. Ďalším faktorom pre lokalizáciu podnikov v Bratislave bola blízkosť železnice, pretože v 19. storočí zohrávala železničná doprava rozhodujúcu úlohu. V štruktúre dnešného mesta sú z tohto dôvodu najstaršie priemyselné areály vysoko líniovo koncentrované, napriek vtedajšiemu neregulovanému, aditívnemu spôsobu výstavby. Takto založená štruktúra nebola významne narušená ani v období socialistickej industrializácie. Povojnový rozvoj priemyslu prebiehal až na niekoľko prípadov formou rekonštrukcie a zahusťovania priemyselného chodu v pôvodných lokalitách.

Koniec 18. storočia a prvá polovica 19. storočia boli pre rozvoj mesta veľmi priaznivé. V tomto období vzrástol hospodársky význam Bratislavy. Koncom 18. storočia vznikali v meste prvé manufaktúry, čo ovplyvnilo nielen rozvoj obchodu ale aj to, že do roku 1848

vzrástol počet obyvateľov Bratislavy viac ako trojnásobne. Mesto zaznamenalo stavebný rozvoj, rozvíjali sa jeho predmestia, ktoré vďaka postupnému rušeniu mestských opevnení sa stali významnou časťou mesta, ktoré už nebolo limitované mestskými hradbami. Predmestia mali najmä obytnú funkciu, kým hospodársky život sa sústreďoval v centre mesta. Priemyselná revolúcia v polovici 19. storočia spôsobila ďalšie rozširovanie mesta. Vznikali priemyselné závody a prvé koncentrované zóny bývania v meste. V päťdesiatych rokoch sa založilo 8 nových podnikov. V tomto období bola pozícia Bratislavy posilnená aj výstavbou železničnej siete. Vybuďovala sa prvá železnica Bratislava – Trnava a neskôr Viedeň – Bratislava – Pešť. Vzhľadom k rozvoju priemyslu a remeselnej výroby bolo prvé bývanie orientované na výstavbu menších nájomných robotníckych a remeselných domov s domácim hospodárstvom (známe pod názvom Masarykova kolónia, Dornkappeln, Štúrova kolónia a Klingerova kolónia).

Po Rakúsko – Uhorskom vyrovnaní v roku 1867 sídlilo v Bratislave veliteľstvo armádneho zboru, čo vyvolalo výraznú stavebnú činnosť. Z uvedených dôvodov došlo i k veľkému priemyselnému impulzu a to vybudovaniu vtedy najväčšieho a najmodernejšieho fabričného komplexu Dynamit Nobel alebo postavenie továrne na výrobu munície Roth Steyer (Patrónka). Obidva uvedené objekty boli postavené z bezpečnostných dôvodov mimo hraníc mesta a až v ďalšom vývoji vznikli pri nich priemyselné kolónie. Počet bratislavských tovární sa zvýšil v roku 1871 na 35.

V roku 1895 bola dokončená stavba elektrickej pouličnej dráhy. Tento fakt napomohol aj priestorovému rozširovaniu mesta, väčšiemu osídľovaniu pozdĺž trasy ako aj prepojeniu mesta ako celku a dochádzke za prácou. Uvedená výstavba značne pozmenila priestorovú štruktúru Bratislavy, ktorá sa začala rozvíjať na ľavom brehu Dunaja všetkými smermi, na okrajoch hlavne s obytnou a priemyselnou funkciou.

Vznik ČSR mal za následok stratu rakúskeho kapitálu a tým aj stagnáciu priemyslu v nasledujúcom období. V období rokov 1918-1930 bolo v Bratislave zatvorených okolo 20 priemyselných závodov, čoho následkom bolo zníženie produkcie.

Bratislava potrebovala kvalitnejší územný plán a preto bola v r. 1929 vypísaná medzinárodná súťaž na generálny regulačný plán. Do súťaže prišlo 10 návrhov z ČSR a 14 zo zahraničia. Táto súťaž priniesla podstatné zásady:

- a) Rozširovať intenzívnu zástavbu mesta na východ a severovýchod
- b) Komunikačnú kostru rozvíjať zhruba radiálne – okružným systémom
- c) Železničný spoj cez Bratislavu – Nové Mesto (teraz Nivy) premiestniť okruhom po východnom okraji mesta
- d) V nadviazaní na tento železničný okruh umiestniť na východe novú nákladnú stanicu
- e) **Veľké plochy priemyslu rozvíjať smerom na juhovýchod od mesta**
- f) Hlavnú osobnú stanicu premiestniť na východ

Na základe výsledkov tejto súťaže sa vypracovala koncepcia výstavby mesta, ktorá sa ale v dôsledku už uvedenej hospodárskej krízy nestihla úplne zrealizovať. V období rokov 1918 a 1945 sa mesto priestorovo rozširovalo hlavne východným a severovýchodným smerom, v dôsledku čoho sa dostali veľké priemyselné závody do bezprostrednej blízkosti obytnej zástavby.

Po 2. svetovej vojne začali vplývať na rozvoj mesta politické zmeny. Československo sa stalo členom Varšavskej zmluvy a RVHP. V rámci plánu socialistickej industrializácie nastal v Bratislave komplexný rozvoj výrobných a nevýrobných funkcií – hlavne priemyslu a stavebníctva. Nesporný je fakt, že v období rokov 1948-1989 sa začali v meste naplno rozvíjať všetky výrobné aj nevýrobné funkcie. Reprezentované boli najmä priemyslom a stavebníctvom, čo bolo veľkým prínosom pre mesto a jeho obyvateľov. Treba si však uvedomiť, že uvedený rozvoj sa konal v špecifických podmienkach kontrolovaného trhu a štátneho vlastníctva, čím zákonite muselo dôjsť k špecifickému smerovaniu. Toto obdobie

poznomenalo celkovú štruktúru a obraz mesta, aj celkovú kvalitu mesta podstatným spôsobom. Extenzívny spôsob rozvoja založený na neustálom prírve nového obyvateľstva vytvoril tlak na pôvodnú vnútornú štruktúru mesta riešením požiadaviek na rozvoj dopravných, obslužných a technických služieb.

V západnej Európe sa po druhej svetovej vojne, ale aj pred ňou, rozvíjali rôzne teórie mestského usporiadania a čo najlepšieho využitia priestoru mesta a optimálneho rozloženia funkcií v meste hlavne pod vplyvom industrializácie, ale aj v súvislosti so vznikom terciárneho sektoru, súkromných firiem a inštitúcií, ktoré sa v podmienkach slobodne fungujúceho trhu po vojne rozrástli. Mestá v západnej Európe sa v predvojnovovej fáze svojho rozvoja formovali teda najmä pod vplyvom priemyslu a prebiehal tu nekontrolovateľný rast, ktorý zodpovedal zásadám liberálneho kapitalizmu. Pre lepšiu ilustráciu formovania priemyselných štvrtí v mestách je potrebné zabiehať do histórie a to hlavne do západnej Európy, kde prebiehala industrializácia vo väčšom rozsahu. Začalo sa to v Anglicku, kde v roku 1780 R. Arkwright vybuďoval v Manchestri veľkú továreň, ktorá mohla zamestnávať naraz až 600 ľudí, čo bolo v tej dobe niečo nepredstaviteľné. Vznikla tak nová forma organizácie pracovnej činnosti. Namiesto práce rozptýlenej v malých dielňach, ktoré tvorili súčasť rodinných obydli, vznikol úplne nový objekt, oddelené miesto kde sa pracovalo. Tak sa vlastne prvýkrát oddelilo miesto práce od bývania a odvtedy sa táto myšlienka stala prvoradou aj v priestorovej štruktúre miest. Súčasťou tohto procesu bol aj vznik priemyselných miest. Boli to úplne iné mestá ako autonómne historické mestá. V blízkosti týchto tovární začali vznikať skupiny obytných domov pre robotníkov, z ktorých sa potom vyvinuli rozsiahle komplexy veľkých blokov. Podstatným faktorom, ktorý ďalej ovplyvňoval vnútornú štruktúru a rozvoj miest bol vynález parného stroja, ktorý zabezpečoval transport materiálu do tovární a naopak. Vznikali tak mestské priemyselné štvrte s koncentráciou tovární, skladišť, železničných vlečiek a ostatných priemyselných objektov (J. Musil, 1992).

V tomto období ešte nevznikali zásadné rozdiely medzi vývojom štruktúry západoeurópskych a východoeurópskych miest teda aj Bratislavy, aj keď priemyselná funkcia nebola v tomto meste vyvinutá až v takom rozsahu. Vývoj našich miest môžeme zaradiť iba do akejsi periférie priemyselných mestských štruktúr západnej Európy (G. Weclawowicz, 1997).

Neskoršie sa v mestách západnej Európy s hlavnou priemyselnou funkciou postupne začalo „vyľudňovať“ jadro mesta, ktoré sa stalo centrom, kde sa lokalizovali obchody, finančné organizácie a ostatné služby – spadá to približne do obdobia šesťdesiatych rokov 20. storočia. Vzniklo tzv. „city“. Obyvateľstvo sa sťahovalo z vnútorných častí miest do predmestí a na okraje mesta, ktoré sa stále viac plošne rozširovalo. Bol to proces výraznej dekoncentrácie spojený so suburbanizáciou, čiže rýchlym rastom sídiel za hranicami mesta. Keďže tento trend vznikol v Európe až po roku 1948, Bratislavy ako súčasť Československa sa v dôsledku nastupujúceho centrálného a riadeného plánovania veľmi nedotkol. V mestách socialistických krajín – teda aj v Bratislave – sa vďaka umelému centrálnemu plánovaniu narušil prirodzený vývoj celkovej vnútornej štruktúry mesta, a teda aj funkčnej a priestorovej štruktúry, ktorý na západe vyplýval z podmienok trhového hospodárstva. V socialistických mestách boli koncentrované desaťročia po vojne predovšetkým priemyselné a obytné funkcie. Tento fakt bránil vytvoreniu „city“, keďže obchod a služby patrili do sféry, kde sa nevytvárali hodnoty a nedával sa na ne až taký dôraz. Po nástupe socializmu sa už aj vtedy trochu odlišný vývoj štruktúry našich miest k vyspelým celosvetovým trendom úplne odklonil. Takmer päťdesiat rokov nie je vo všeobecnosti dlhý čas vo vývoji miest, treba si však uvedomiť, že Bratislava patrila medzi stredne veľké mestá, stupeň urbanizácie bol nízky, čiže v roku 1945 bola viac menej na prahu svojho rozvoja. Rozvoj vedy, techniky a nástup industrializácie začali prenikať do všetkých faktorov, pôsobiacich na obraz mesta. Vplyv týchto faktorov v období rokov 1948-1989 bol naozaj veľký, čo sa odzrkadlilo na formovaní priestorovej

štruktúry Bratislavy a preto práve týchto 40 rokov malo veľký význam vo formovaní celkovej funkčno-priestorovej štruktúry mesta.

Čo sa týka rozvoja jednotlivých funkcií mesta, najvýraznejší vzostup zamestnanosti nastal v Bratislave v stavebníctve a v priemysle, čo podmienilo aj ďalší rozvoj týchto funkcií v meste. Postupne sa dobudovali priemyselné zóny ako Mlynské Nivy a priemyselná zóna Východ. V 60-tych rokoch bol na území mestskej časti Ružinov postavený priemyselný areál Slovnaft, ktorý svojou polohou ukončil možnosti územného rozvoja južným smerom. Stavali sa aj závody BAZ, Technické sklo a ďalšie, čo súviselo najmä s úmyslom vtedajšieho politického systému, nasťahovať do Bratislavy väčší počet robotníkov, aby sa vyvážil pomer medzi vtedajšou prevažujúcou inteligenciou v meste. Týmto sa postupne menila funkčno-priestorová štruktúra Bratislavy, lebo sa museli stavať nové obytné, prevažne monofunkčné, areály pre robotníkov. Tento fakt zmenil dovtedajšiu „kultúrnejšiu“ tvár Bratislavy, ktorú dovtedy mala ako kultúrne a historicky významné mesto. Bratislava mohla ostať ako takéto centrum bez prítomnosti veľkých monofunkčných obytných, ale aj priemyselných zón, ale ich vznikom a podporovaním sa stala hlavne priemyselno-kultúrnym centrom Slovenska.

Od roku 1966, kedy bol schválený Smerný územný plán mesta Bratislavy, sa rozvoj priemyslu, bytovej výstavby, občianskej a obchodnej vybavenosti umiestňoval na miestach, ktoré vyhovovali celoštátnym záujmom národného hospodárstva. Rozmiestnenie funkcií sa neriadilo potrebám trhu ako v štátoch s trhovým hospodárstvom, ale riadilo sa centrálnym nariadením, ktoré určovalo potreby a rozloženie funkcií v meste. Postupne sa deformovala celková priestorovo-funkčná štruktúra Bratislavy.

V druhej polovici 80-tych rokov sa vo vývoji Bratislavy poukazuje na potrebu ukončiť jej prevažne extenzívny priestorový rast a prejsť na iné formy rozvoja a to na intenzifikáciu zástavby, prestavbu a rekonštrukciu. Táto požiadavka bola zvýraznená aj tým, že v súlade s vývojom nárokov na maximálne využívanie územia sa mesto buduje, vystavuje a mení sa aj využívanie jeho plôch. Živelnou a nekoordinovanou výstavbou Bratislavy v minulosti došlo k porušeniu vzájomných väzieb a vzťahov medzi jednotlivými prvkami systému mesta.

Rovnaké dôsledky mali v socialistickom období aj „kvalitatívne“ nedostatky v procese prípravy výstavby, počnúc územným plánovaním, cez projekciu, rozhodovanie až investičnú prípravu. Tieto nedostatky spôsobili závažné disproporcie v priestorovej štruktúre a organizácii mesta. Štandard prostredia mesta nezodpovedal nárokom a potrebám obyvateľstva, došlo k negatívnym spätným väzbám medzi funkciami, mnohé priestory boli – a aj sú - využívané nevhodne, prípadne v nich dochádzalo k nadpriemernej kumulácii funkcií. Niektoré plochy transformovali svoju funkciu, niektoré ju stratili a stali sa funkčne neurčitými až afunkčnými (P. Radváni, 1989).

Ako bolo už skôr spomenuté ďalším netypickým prvkom v procese budovania Bratislavy bola výstavba rozsiahlych priemyselných areálov s nízkou intenzitou využívania územia a zastaralou technológiou v blízkosti centra mesta (napr. Kablo). Neuváženou výstavbou letiska, nákladnej železničnej stanice vo Vajnoroch a areálu Slovnaft vo východnej, severovýchodnej a juhovýchodnej časti mesta vznikla umelá bariéra. Tieto objekty je potrebné zobrať do úvahy pri rozširovaní mesta ako nemenné bariéry, pretože celkové premiestnenie presahuje finančné možnosti mesta, ako aj majiteľov. Treba preto tento fakt plne rešpektovať a lokalizovať sem funkcie, ktoré by funkčne do tohto územia zapadli (napr. sklady, výrobné zariadenia a podobne). Vo východnej časti sa môže Bratislava rozvíjať len smerom na severovýchod – smer Čierna voda, smer Svätý Jur a smer Rovinka.

Ako uvádza M. Pacione (2001), post-industriálny vývoj miest je charakteristický fragmentáciou tradičnej urbánnej formy. Prebiehajúce zmeny v bratislavskej priemyselnej výrobe majú výrazný dopad na funkčnú štruktúru mesta a z dlhodobého hľadiska podstatne ovplyvnili aj morfológickú diferenciáciu územia Bratislavy. Decentralizácia priemyslu prebiehajúca v západnej Európe od sedemdesiatych rokov sa v prostredí slovenských miest

uvoľnila až v transformačných deväťdesiatych rokoch. Zmeny priestorovej štruktúry sú pritom výsledkom viacerých spolupôsobiacich procesov. Využitie pôdy v socialistických mestách bolo deformované absenciou trhu s pozemkami (L. Sýkora, 2001). Po roku 1989 možno pozorovať nasledovné trendy vývoja: zvyšovanie sociálnej a priestorovo-funkčnej diferenciácie, rast významu ceny pozemkov a zvyšovanie počtu aktérov pôsobiacich na vývoj urbánneho priestoru Bratislavy. Liberalizácia trhu s nehnuteľnosťami tak priniesla späť väčšiu diferenciáciu hodnoty pozemkov s ohľadom na polohu v rámci mesta, dopravnú dostupnosť a pod. Dochádza taktiež k transformácii zamestnaneckej štruktúry, ktorá je charakterizovaná prechodom od dominantnej zamestnanosti v priemysle k dominantnému postaveniu sektora služieb. Dlhé obdobie bol vedúcim prvkom vo formovaní Bratislavy priemysel, ktorý vplýval na jej priestorové rozširovanie a počet obyvateľov. Vplýval na štruktúru zamestnanosti a formovanie dopravnej infraštruktúry.

Z hodnotenia vývoja funkčno-priestorovej štruktúry a vzniku nových funkcií po roku 1989 vyplýva konštatovanie, že medzi najdôležitejšie zmeny, ktoré sa v Bratislave odohrali po roku 1989 patria: rozvoj bankových a ostatných finančných inštitúcií, rozvoj súkromného podnikania, zmena jej geopolitickej polohy, transformácia priemyslu, zmeny podnikového vlastníctva vo vnútri produktívnej a neproduktívnej sféry, decentralizácia regionálnej organizácie Bratislavy – vznik 17 samostatných častí, formovanie nových trendov v prirodzenom prírastku, imigrácie a emigrácie, formovanie novej sociálnej štruktúry obyvateľov, dopyt po bývaní v nových atraktívnych lokalitách a po čistote prostredia atď. Bratislava sa postupne transformuje od priemyselno-dopravného centra k finančno-informačnému centru ako aj centru medzinárodného obchodu a perspektívny je aj rozvoj mestského cestovného ruchu. Rozvoj súkromného podnikania mal za následok rozmach skladového hospodárstva, ktorého realizácia je najvýhodnejšia na severovýchodnom okraji mesta.

Tieto všetky spomínané zmeny boli také významné, že ovplyvnili celkový charakter mesta. Predchádzajúci jednostranne kvantitatívny a extenzívny rozvoj mesta sa postupne stabilizoval a nahradil rozvojom intenzívneho charakteru s dôrazom na kvalitu, využitie nevyužitých, alebo zdevastovaných plôch, pretvorenie monofunkčných celkov na polyfunkčné atď.

Utlmovanie a racionalizácia výroby v priemyselných podnikoch, spočívajúca okrem iného v znižovaní prezamestnanosti alebo v nákupe externých služieb (strážna služba, stravovanie a pod.) a technologická modernizácia výroby sú procesy, ktoré viedli k menej intenzívnemu využívaniu viacerých priemyselných areálov. S určitou mierou zjednodušenia možno skonštatovať, že sa polarita medzi dynamickými odvetvami sekundárnej sféry a utlmovanými tradičnými odbormi premieta aj do územnej štruktúry mesta. Centrálné lokalizované pôvodné priemyselné areály sú obchádzané v prospech rozvojových zón na okraji mesta či v prímestskom priestore (O. Mulíček, I. Olšová, 2002). Pri lokalizácii nových výrobných investícií hrá ďaleko väčšiu úlohu ako v minulosti dobrá dopravná dostupnosť (hlavne cestná), kvalita pracovného prostredia a vyjasnenosť majetkovo-právnych vzťahov v danej lokalite.

Spôsob, ktorým vzniká časť nových priemyselných podnikov, je urbanistami nazývaný riadeným. Pomerne rozsiahle súvislé pozemky sú často spravované jedným vlastníkom developerom, ktorý okrem iného stanovuje spôsob ich funkčného využitia a v závislosti na dopyte aj cenu. Takýmto príkladom je aj priemyselný park v Devínskej Novej Vsi. Ak hovoríme o priestorovej dekoncentracii priemyslu na území mesta, je potrebné si uvedomiť, že na mikroúrovni dochádza naopak ku koncentrácii jednotlivých firiem v polyfunkčných areáloch – často previazaných dodávateľsko-odberateľskými vzťahmi (opäť ako príklad na území Bratislavy môže slúžiť priemyselný park Volkswagenu Slovakia v Devínskej Novej Vsi).

Pomerne rýchly rozvoj nových areálov typu „greenfields“ v okrajových polohách kontrastuje s funkčnými zmenami v tradičných priemyslových oblastiach mesta. V Bratislave prevláda ponuka nad dopytom u fungujúcich areálov zo všetkých oblastí priemyslu. Prevláda ponuka nekvalitných zastaralých oblastí, ktoré sú v prevádzke. Možnosti ďalšieho vývoja možno zdokumentovať iba na niektorých typických príkladoch. Úspešná revitalizácia priemyselného areálu na inú (aj nevýrobnú) funkciu je optimálnym riešením, ktorá si však vyžaduje zlučiteľnosť revitalizačného zámeru s polohou a stavom areálu. V mnohých prípadoch dochádza k takej trhovej exploatacii areálu, ktorá je z hľadiska priestorovej ekonomiky dlhodobu neudržateľná a smeruje iba k okamžitému efektu. Patrí sem využívanie bývalých priemyselných areálov v centrálnej polohe ako veľkoobchody, diskontné predajne, lacné kancelárske priestory alebo sklady. Tento spôsob využívania je charakteristický iba minimálnou údržbou nehnuteľností, neprehľadnou atomizáciou areálu medzi viacerými nájomcami a ich častou obmenou, to všetko s nepriaznivými dopadmi na trh s nehnuteľnosťami v okolí areálu. Na území mesta existuje ďalej pomerne rozsiahla výmera bývalých priemyselných plôch bez akéhokoľvek využitia. Malá atraktivita starých priemyselných priestorov je spôsobená veľkými investičnými nákladmi, ktoré sú potrebné pre úspešnú regeneráciu (demolácia, sanácia). Odhaduje sa, že náklady na vytvorenie priemyselnej plochy na zelenej lúke sú u nás štyrikrát nižšie ako v prípade konverzie brownfields.

Hlavne v posledných rokoch prebieha proces vymiestňovania priemyslu aj z centra Bratislavy – Prievozská, Mlynské Nivy atď. Expandujúce administratívne bizniscentrá sa v centre Bratislavy už z jednej strany, od ulíc Prievozská a Plynárska, dostali priamo do susedstva niekoľkých priemyselných podnikov. Z druhej strany sa v blízkosti priemyselnej zóny nachádza centrála VÚB. Tento trojuholník sa uzavrie plánovanou výstavbou moderného nábrežia Dunaja, kde okrem kancelárií majú vyrásť aj luxusné byty. Priemyselné závody nachádzajúce sa vo vnútri tohto trojuholníka sú nútené opustiť tento priestor.

Jedným zo závodov, ktorých sa tento proces dotkne je aj dcérska spoločnosť talianskeho koncernu Pirelli – Kablo, s.r.o., Bratislava. V súčasnosti vyrába Kablo celoplastové silnoprádové vodiče, kablové súbory a elektroizolačné pásy. Zhruba 30 až 40% produkcie smeruje dovnútra koncernu Pirelli. Kablo musí okrem iného aj reagovať na fakt, že jej súčasný areál je pre potreby podniku naplno vyťažený. Aj najvyšší predstavitelia firmy potvrdzujú, že ďalší rast firmy si doslova vynucuje rozhodnutie opustiť Bratislavu, keďže súčasná fabrika je na hranici využiteľnosti. Aj z logistického hľadiska je táto lokalita nevýhodná a to z dôvodu, že príjazd k továrni vedie po verejnej komunikácii bratislavských Mlynských nív. Uvažuje sa o presune závodu do vzdialenosti zhruba 20 až 30 kilometrov od Bratislavy, pretože vzhľadom na rozširovanie metropoly by to bližšie nemalo význam. Pričom závod nechce stratiť väzby na Bratislavu, hlavne na potenciál ľudí, ktorých zamestnáva. Ďalšou možnosťou je prechod do niektorého z priemyselných parkov (najpravdepodobnejší je smer na Malacky), pričom rozhodujúcim bude logistické hľadisko.

V susedstve Kabla vyrába teplo a elektrinu a.s. Bratislavská teplárenská. Jej vysoký komín by nebol vhodnou dominantou nového obchodného centra, takže aj ona sa musí presťahovať. Ani areál druhého bratislavského výrobcu káblov rozprestierajúceho sa v tejto oblasti – VÚKI, a.s.- tu neostal. Posledná výrobná prevádzkareň bola premiestnená z areálu na Továrenskej ulici do výrobného areálu vo Vajnoroch v roku 2003, takže tá na Mlynských Nivách slúži iba ako administratívna budova. VÚKI ju sčasti využíva a sčasti prenajíma. Po jej predaní uvažuje firma o rozšírení areálu vo Vajnoroch a investícii do modernizácie technológií. Spoločnosť vyrába najmä špeciálne výrobky, napríklad vysokofrekvenčné koaxiálne káble na rozvody televízneho signálu, optické káble, elektroizolačné látky a teplom zmrštiteľné kablové súbory. VÚKI podniká hlavne na trhoch Slovenska a Česka, kam exportuje 35 percent produkcie. Do iných krajín smeruje len 5%. Aj neďaleký výrobca

elektroizolačných materiálov a.s. Gumon Slovakia potvrdzuje zámer opustiť lokalitu, ale na rozdiel od Kabla by to malo byť v Bratislave, ale mimo centra.

Rozhodujúce udalosti v širšom geopolitickom rámci sa veľmi podstatne odrážajú vo funkčnej a priestorovej štruktúre mesta a jeho celkovom obraze v jednotlivých obdobiach. Preto je pre úspešný rozvoj potrebné fungovanie voľného trhového hospodárstva, spolupráca vládnych orgánov so samosprávou a magistrátom, ale aj celkové smerovanie Slovenska do západoeurópskych štruktúr, čo jej zabezpečuje prílev zahraničných investícií potrebný pre jej rozvoj. Mesto Bratislava má šancu a veľké predpoklady stať sa, rozvíjaním svojej vnútornej štruktúry v modernej demokratickej spoločnosti, jedným z moderných miest medzinárodného významu v strednej Európe.

Z územného hľadiska možno na území mesta Bratislava rozlíšiť šesť územno-výrobných zoskupení: juhovýchodné, centrálné, severovýchodné, severné, severozápadné a juhozápadné. Z nich majú dominantný význam severovýchodné zoskupenie a juhovýchodné zoskupenie, ktoré je tvorené hlavne akciovou spoločnosťou Slovnaft. Ostatné štyri zoskupenia sú menšie a predstavujú asi 30% hrubého obratu priemyslu mesta (Územný plán VÚC, 1998).

Z hľadiska počtu zamestnaných v priemysle mesta Bratislava je dominantné severovýchodné zoskupenie, ktoré zamestnáva viac ako 10 000 zamestnancov v priemysle. Severovýchodné územno-výrobné zoskupenie s jadrom v mestskej časti Nové Mesto pokračuje v mestských častiach Rača a Vajnory. Je lokalizované v okrese Bratislava III a zasahuje aj do severnej časti okresu Bratislava II. Táto priemyselná zóna má všetky územné predpoklady pre rozvoj a je prepojená a popretkávaná železničnou sieťou v smeroch Galanta, Trnava, Brno, Dunajská Streda, Podunajské Biskupice, Petržalka a Rusovce. Zóna je vybavená prípojkou na diaľnicu D 61 a v jej bezprostrednom susedstve sa nachádza letisko Bratislava.

Ostatných päť územno-výrobných zoskupení mesta Bratislava z hľadiska počtu zamestnancov v priemysle vytvára menšie priemyselné zóny so súčasným počtom 3500 – 8500 zamestnancov v priemysle. Centrálné územno-výrobné zoskupenie predstavuje územie Nív v mestskej časti Staré Mesto a Ružinov. Východné územno-výrobné zoskupenie v mestskej časti Ružinov-Trnávka. Juhovýchodná priemyselná zóna v mestskej časti Ružinov, ktorej jadro tvorí areál Slovnaftu. Západné územno-výrobné zoskupenie v mestskej časti Devínska Nová Ves s jadrom, ktoré tvorí areál Volkswagenu. Južné územno-výrobné zoskupenie nachádzajúce sa v západnej časti územia mestskej časti Petržalka.

Najviac pracovníkov v priemysle v roku 2004 malo trvalé bydlisko v okrese Bratislava V, avšak vzhľadom k počtu EA obyvateľov treba za najpriemyselnejší okres považovať okres Bratislava II, kde v priemysle pracovalo 11,8% EA obyvateľov (v okrese Bratislava III 11,0, Bratislava IV 10,0, priemer v Bratislave bol 7,6). Najmenej pracovníkov v priemysle má okres Bratislava V, iba 4,9 pracovných miest na 100 EA obyvateľov. Z pohľadu počtu podnikov na 10 000 obyvateľov je situácia najpriaznivejšia v okrese Bratislava I (10,3), Bratislava III (9,6) a na opačnom póle je okres Bratislava IV (1,9). Priemer za mesto Bratislava je 5,2 priemyselných podnikov nad 20 zamestnancov na 10 000 obyvateľov. V tabuľke č. 21 možno sledovať počet pracovníkov v priemysle za jednotlivé okresy Bratislavy bez ohľadu na ich trvalé bydlisko. Z tohto pohľadu je najpriemyselnejším okresom okres Bratislava II a najmenej pracovných príležitostí v priemysle ponúka okres Bratislava V.

Na mape č.6 vyjadrujúcej priestorové rozmiestnenie priemyselných podnikov na území mesta možno pozorovať výrazné zoskupenia podnikov hlavne v mestských častiach Ružinov, Staré Mesto, Nové Mesto a Petržalka.

Tab č. 21: Územné rozloženie priemyselných podnikov podľa okresov a mestských častí Bratislavy

Okres	Mestská časť	Počet pracovníkov	Počet podnikov
BA I	Staré Mesto	4 513	53
BA II	Ružinov	13 260	70
	Podunajské Biskupice		4
	Vrakuňa		6
BA III	Rača	7 246	17
	Nové Mesto		40
	Vajnory		4
BA IV	Karlova Ves	9 118	9
	Dúbravka		6
	Devínska Nová Ves		7
	Devín		1
	Záhorská Bystrica		0
	Lamač		2
BA V	Petržalka	1 669	28
	Čuňovo		1
	Jarovce		1
	Rusovce		0
Spolu		35 806	249

Prameň: Výber z registra ekonomických subjektov SR (stav k 31.12. 2004) – INFOSTAT služba ELIS

Zamestnanci a mzdové prostriedky za rok 2004 podľa OKEČ za okresy Bratislavy (podniky nad 20 zamestnancov)

Okres Bratislava I

V okrese Bratislava I sa nachádzajú najmä vydavateľstvá a tlačiarenské prevádzky. Významným odvetvím bol aj elektrotechnický priemysel, ktorý reprezentoval podnik Kablo, avšak ten už bol premiestnený mimo centrum mesta a potravinársky priemysel. V okrese je sídlo dvoch významných energetických podnikov: podniku Západoslovenská energetika a.s. a Bratislavská teplárenská, a.s (tá sa však tiež presunie mimo centrum). Medzi najvýznamnejšie priemyselné podniky okresu patriace do odvetvia vydavateľstva a tlače patria SPN – Mladé letá, s.r.o., Ecopress, a.s., Petit press, a.s., Vydavateľstvo Živena, a.s., Lúč, vydavateľstvo Bratislava a iné. Z odvetvia výroby potravín je potrebné spomenúť podniky Dr. Oetker, s.r.o., Agro Movino, s.r.o., a PMaC, a.s.

V okrese sa nachádzajú aj prázdne nevyužívané areály na Pribinovej ulici (pôvodný areál rafinérie Apollo) a Radlinského ulici (bývalá kefareň Cosmos a Tesla Elektroakustika).

Okres Bratislava II

V okrese Bratislava II sa nachádzalo k 31.12.2004 až 74 priemyselných podnikov v ktorých pracovalo takmer 13 260 pracovníkov. Vyskytujú sa tu sídla najväčších podnikov celoslovenského a nadregionálneho významu – Slovenské elektrárne, a.s., Slovenský plynárenský priemysel, a.s. (nákup, transport a distribúcia plynu), Slovnaft, a.s. (najväčší podnik na výrobu ropných produktov v SR zamestnáva 4 300 zamestnancov).

Mestská časť Ružinov tvorí z priestorového hľadiska východný rozvojový smer Bratislavy. Funkčná a priestorová štruktúra mestskej časti sa budovala v návaznosti na mesto už od vzniku prvých priemyselných závodov a štvrtí, takže predstavuje dôležitú súčasť mesta. Môžeme tu vyčleniť tri diferencované celky, v ktorých významnú úlohu zohráva priemysel: Miletičova s charakterom obytnej zóny a priemyselných areálov, ktoré sa dnes už integrujú do kompaktného mesta, ďalej Mlynské Nivy s charakterom zrastania areálov výroby, skladov a stavebníctva a nakoniec zástavba areálového typu v lokalite tzv. „Východný priemysel“. V mestskej časti Ružinov sa nachádza najviac priemyselných podnikov – 70. Z významnejších sú to podniky zaradené do odvetvia výroby potravín (700 zamestnancov) – RAJO, a.s. (výroba a predaj mlieka a mliečnych výrobkov, ovocných štiav a nápojov), IDC Holding, a.s., výroby tabaku – ITS, a.s., vydavateľstva a tlače (770 zamestnancov) – Olympia, a.s., I+I Print, s.r.o., Bratislavské tlačiarne, výroby koksu a ropných produktov – Slovnaft, a.s., výroby elektrických strojov (1 400 zamestnancov) – Gumon, a.s. (výroba elektrických izolantov), EZ-Elektrosystémy, a.s. (montážne práce

s projekčným a dodávkovým zabezpečením v oblasti silnoprúdu a merania a regulácie) a podniky tzv. energetického priemyslu (3 400 zamestnancov) – Slovenské elektrárne, a.s. a SPP, a.s. V Podunajských Biskupiciach majú sídlo 4 priemyselné podniky, z ktorých väčší význam majú podniky odvetvia výroby z gumy a plastov Ospra-Invest, s.r.o. a Retax, s.r.o. Päť podnikov sa nachádza vo Vrakuni (napr. podniky odvetvia výroby kovových výrobkov (250 zamestnancov) – Sloving, s.r.o. a Festroj, s.r.o).

Aj v tomto okrese sa nachádzajú prázdné areály (mliekaňa v Ružovej Doline, paneláreň na Mlynských Nivách, bývalý sklad dreva pre kefareň na Pestovateľskej). Areál BEZ Elektrotechniky je v súčasnosti v prestavbe na administratívne účely.

Okres Bratislava III

V bratislavskom okrese III pracovalo v priemysle 9 062 pracovníkov. Patria sem 3 mestské časti Rača, Nové Mesto a Vajnory. V Novom Meste sa nachádzalo 39 priemyselných podnikov a najvýznamnejšími odvetviami sú: výroba potravín (Palma-Tumys, a.s. - výroba rastlinných tukov, SOLE Slovakia, a.s., Kraft Foods Slovakia, a.s.), vydavateľstvo a tlač – 1 172 zamestnancov (IKAR, a.s., Svornosť, a.s. a iné), výroba chemických výrobkov (AB Kozmetika, Istrochem, a.s. - najväčší podnik v okrese, ktorý v súčasnosti prechádza ťažkým obdobím prestavby, keď značná časť výroby bola zastavená (zamestnanosť klesla na 1 700 pracovníkov) a mnohé objekty sú prázdné, časť areálu zo strany Vajnorskej sa transformovala na nové využitie - sklady a služby, výroba presných prístrojov (Protetika, a.s. - výroba ortopedicko-protetických a terapeutických pomôcok, PPA Control, a.s. - meracia a regulačná technika, automatizované systémy riadenia pre priemysel a energetiku, rozvod silnoprúdu, trafostanice, rozvodne, analyzátory kvapalín a plynov, regulátory) a pod. V mestskej časti Rača možno vyčleniť dve časti. Prvú predstavuje územie s prevládajúcou obytnou funkciou a občianskou vybavenosťou, ktorá sa nachádza severovýchodne od cesty II/502. Druhú časť predstavuje územie s výrobnou-skladovou funkciou, nachádzajúce sa na juhovýchode od spomínanej cesty. Mestská časť Rača je z hľadiska priemyslu významná hlavne podnikmi odvetvia vydavateľstva a tlače – Slovenská Grafia, a.s, Burda, s.r.o., výroby kovových výrobkov – Mixtav, s.r.o. a ITP, s.r.o. Vo Vajnoroch sa nachádzajú 2 významné podniky: Coca Cola Beverages Slovakia, s.r.o a BEZ Transformátory - výroba transformátorov, tlmiviek, rozvádzačov a elektrocentrál.

Prázdné areály sú na Račianskej ulici (Danubius Elektrik, areál po bývalej parketárni), Vajnorskej ulici (závod Mieru, LSH), Bojníckej ulici (areál BAZ), Rožňavskej ulici (areál ZNZ), Starej Vajnorskej ulici (Strojárne potravinárskeho priemyslu) a vo Vajnoroch (BEZ Rozvádzače).

Okres Bratislava IV

V okrese Bratislava IV najviac pracovníkov pracuje vo výrobe motorových vozidiel (5570 zamestnancov), vo výrobe nekovových výrobkov (547 zamestnancov) a potravinárskom priemysle. Patrí sem 6 mestských častí. Najviac priemyselných podnikov sa nachádza v mestskej časti Devínska Nová Ves kde sa nachádza aj najvýznamnejší priemyselný podnik Bratislavy Volkswagen Bratislava s.r.o. (kompletizácia motorových vozidiel a výroba komponentov motorových vozidiel) a jeho dodávateľské podniky sídlia väčšinou v susednom priemyselnom parku (SAI Automotive, s.r.o., SAS Automotive, s.r.o., Slovakian Door Company, s.r.o. a ďalšie). Mestská časť Dúbravka je z priemyselného hľadiska zameraná hlavne na výrobu skla Technické sklo a.s (výroba laboratórneho skla, teplomerov, zvukoizolačných materiálov na báze sklenených vlákien, trubiek z olovnatého skla, obalového skla, sklenených rúr a kusov pre potravinársky a chemický priemysel) a Medical Glass s.r.o. (výroba sklenených obalov pre zdravotníctvo, farmáciu a kozmetický priemysel). V Lamači je významná firma Hefra D.S., s.r.o. (výroba kovových výrobkov). V ostatných mestských častiach sú veľmi malé priemyselné podniky, resp. sa tam nenachádzajú žiadne.

Bývalý areál Tesly Elektroakustiky je využívaný na skladovanie dovážaných kórejských automobilov. Tehelňa v Devínskej Novej Vsi bola sprivatizovaná zahraničným investorom, ktorý odstavil výrobu.

Okres Bratislava V

V okrese Bratislava V sa nachádzajú priemyselné podniky hlavne v Petržalke. Zastúpené sú odvetvia výroby gumárenských výrobkov (Matadorfix s.r.o. – 664 zamestnancov), strojárskych výrobkov (Hydronika DEE, a.s. s 367 zamestnancov), potravín (Pekáreň a cestovináreň Petržalka a.s. s 236 zamestnancami) a výroby nekovových výrobkov (Kersan s.r.o., 310 zamestnancov). Hoci okres má najmenej priemyselných plôch, areál bývalej panelárne je v súčasnosti nevyužívaný.

Širšie priestorové vzťahy, t.j. rozmiestnenie priemyslu na území Bratislavy možno hodnotiť aj z týchto dvoch aspektov:

- 1) Zmeny priestorovej diferenciacie priemyselných podnikov. Najsignifikantnejšie priestorové zmeny súvisia s kvantitatívnym nárastom priemyselných podnikov, a teda so vznikom predovšetkým malých a stredných podnikov (viď mapy č.5 a 6). Rozptýlením väčšieho počtu subjektov v priestore dochádza k narúšaniu predchádzajúcej priestorovej štruktúry priemyslu, ktorá znamenala jeho sústreďovanie sa do istých častí mesta, resp. na nižšej hierarchickej úrovni do veľkých priemyselných podnikov, ktoré v danom priestore pôsobili ako akési „katedrály v púšti“. Dochádza tak k zvyšovaniu hustoty priemyselných podnikov na území mesta. V r. 2004 pripadalo priemerne 6,1 priemyselných podnikov nad 20 zamestnancov, v r. 1992 to bolo 4,2 podnikov a v r. 1985 iba 1,6 podnikov na 10 km². Čo sa týka mestských častí najväčšiu hustotu dosahujú mestské časti Staré Mesto (48 podnikov/10 km²), Ružinov (16,4 podnikov/10 km²) a Nové Mesto (10,4 podnikov/10 km²).
- 2) Z aspektu zmien, ktoré nastali v rozmiestnení jednotlivých priemyselných odvetví na území mesta najintenzívnejší rozptyl zaznamenali odvetvia výroby potravín a vydavateľstva a tlače, výroba kovových výrobkov a strojov. Najväčší stupeň koncentracie zaznamenali podniky odvetvia výroby motorových vozidiel (DNV), výroby skla (Dúbravka), výroby koksu a ropných produktov (Ružinov).

5.5. Vplyv zahraničného kapitálu na priemysel

Veľký význam sa v procese ekonomickej transformácie Slovenska prisudzuje aktívnemu vplyvu zahraničného kapitálu. Podpora zahraničných investícií je opodstatnená hlavne z toho dôvodu, že momentálne na Slovensku nie sú dostatočne kapitálovo silní jednotlivci, prípadne kapitálovo činné skupiny, ktoré by boli schopné splácať úvery, investovať do modernizácie rozvoja výrob a zároveň investovať aj do výskumu a vývoja (a to aj napriek nízkym predajným cenám pri privatizácii). Je úplne samozrejmé, že zahraničné investície sa zameriavajú z hľadiska svojich záujmov na maximálnu efektívnosť (zisk a rýchla návratnosť kapitálu).

5.5.1. Všeobecná charakteristika zahraničného kapitálu

Ako vo svojej práci uvádzajú K. Mikulcová-L. Slavincová (1991), kapitál prezentujú statky, ktoré sú schopné vlastníčkovi prinášať príjem. Má schopnosť sám seba reprodukovať.

Zahŕňa stroje, závody, budovy výrobného určenia. V inom význame kapitál reprezentujú všetky statky i cenné papiere ako účasniny, a to finančné alebo fyzické, ktoré sú schopné tvoriť príjem. Autorky tu zhrnuli aj hlavné príčiny vývozu a činitele priťahujúce zahraničné investície.

Hlavné príčiny vývozu kapitálu:

- snaha dosiahnuť vyššiu návratnosť ako v domácom prostredí
- ťažkosti s umiestnením výrobku na domácom trhu, ktorý je zaplavený výrobkami konkurentov
- snaha o využitie možností, ktoré poskytujú prírodné zdroje, či prírodné špecifiká inej krajiny
- investor sa snaží chrániť životné prostredie vo svojej krajine

Činitele priťahujúce zahraničné investície:

- malá alebo žiadna konkurencia
- vysoký stupeň vybudovanosti infraštruktúry
- zavedená voľná cenová tvorba
- vysoká úroveň bankových služieb
- fungujúca burza
- konvertibilita meny
- vysoká kvalifikácia pracovnej sily
- nízka cena energie, pracovnej sily
- bohatosť a cena využívania prírodných zdrojov
- stabilná politická situácia

Národohospodárskym záujmom je uprednostňovanie prílevu priamych zahraničných investícií (PZI) pred inými formami prílevu kapitálu (pôžičky, nákup cenných papierov). PZI sú spojené s prílevom modernej techniky a technológie, pričom značnú časť rizika nesie zahraničný investor. PZI sa definujú na základe dokumentov OECD a Medzinárodného menového fondu. Považujú sa za investície, ktoré zahŕňajú dlhodobý vzťah a vyjadrujú trvalý záujem a kontrolu tzv. priameho investora nad tzv. podnikom priamej investície (napríklad pobočka) v hospodárstve inej krajiny ako z ktorej pochádza investor. Dôležité je aby mal investor podstatný vplyv na riadenie spoločnosti.

PZI sa skladajú z troch častí:

- majetkový kapitál (Equity capital): Ide o kapitál, ktorý investor vynaloží na kúpu podielu spoločnosti alebo založenie podniku, pobočky mimo svojej krajiny.
- reinvestovaný zisk (Reinvested earnings): Ide o zisk, ktorý by mohol byť vyplatený ako dividendy alebo vrátený investorovi, ale opäť sa reinvestuje pobočkou.
- úvery v rámci spoločnosti (Intra-company loans): Týmto názvom sa označujú krátko - alebo dlhodobé úvery medzi investorom a pobočkou.

Z funkčného hľadiska sa PZI delia na vertikálne investície (materská a dcérska firma sú špecializované v rôznych fázach produkcie), horizontálne investície (dcérske pobočky vykonávajú tie isté funkcie ako materské spoločnosti, tzn. produkujú tie isté výrobky) a konglomerátne investície (nesúvisia s pôvodným hlavným predmetom činnosti materskej spoločnosti).

PZI sa stávajú jedným z kľúčových indikátorov pri posudzovaní vplyvu globalizácie na svetovú ekonomiku. V dnešnej dobe, keď sa strácajú zábrany obchodu a investovania medzi štátmi sa každá firma môže rozhodnúť, kde bude vyrábať svoje výrobky, aby ich čo najlepšie umiestnila na vybraných trhoch.

PZI môžu mať:

- nadnárodný význam, kde v dôsledku reštrukturalizačného procesu jednotlivých krajín strednej a východnej Európy sa dospieva k postupnému približovaniu voči západným krajinám
- vplyv na makroekonomické oblasti – zamestnanosť, obchodnú a platobnú bilanciu, regionálny rozvoj, sociálnu sféru a pod.
- vplyv na mikroekonomiku podľa stupňa prepojenia na domáci priemysel – zlepšenie marketingových stratégií, renováciu technológií, zvýšenie objemu výroby vysokej kvality, výrobu zaujímavého sortimentu aj pre zahraničné trhy, zvýšenie kvalifikácie pracovníkov, zvyšovanie miezd, zvýšenie možnosti exportu a pod.

5.5.2. Priame zahraničné investície na Slovensku

Legalizácia PZI sa na Slovensku (t.j. v bývalom Československu) datuje iba od roku 1986. Spoločné podniky so západnými firmami však boli povolené iba za určitých reštriktívnych podmienok. Zahraničný investor mohol vlastniť iba 49% spoločného podniku a toto vlastníctvo vyžadovalo súhlas vlády. Nový zákon o podnikoch so zahraničnou účasťou bol novelizovaný v apríli 1990 a v záujme zvýšenia PZI umožnil 100% vlastníctvo zahraničným firmám. Vo februári 1999 vláda SR schválila “Stratégiu podpory vstupu zahraničných investícií do Slovenskej republiky”. V dokumente je stanovené, že uprednostňovanie prílevu PZI je národohospodárskym záujmom pred inými formami prílevu kapitálu. V dokumente sú tiež definovaní strategickí a nestrategickí investori.

Pre podporu vstupu zahraničných investícií vznikla v roku 1992 Slovenská národná agentúra pre zahraničné investície a rozvoj (SNAZIR) ako príspevková organizácia. V roku 1994 sa pretransformovala na a.s., ktorej 100% akcionárom bol FNM SR. Činnosť agentúry bola zameraná na priame kontakty s potenciálnymi zahraničnými investormi, publikačnú, informačnú činnosť, marketing, čím priaznivo prispievala k zlepšeniu imidžu Slovenska v zahraničí. V roku 2003 zmenila názov na Slovenskú agentúru pre rozvoj investícií a obchodu (SARIO).

Medzi rozhodujúce faktory pre investovanie v oblasti strednej a východnej Európy patrí politická stabilita. Pre investora je veľmi dôležitá pretože z nej vyplýva aj stabilita legislatívy. Pod zabrzdnenie prílevu zahraničného kapitálu na Slovensku sa podpísala predovšetkým politická nestabilita a zo začiatku pomalá privatizácia. Istý vplyv mala aj nedostatočná medzinárodná prestíž Slovenska. Ďalšími dôvodmi, prečo sa investor rozhodne investovať, môžu byť daňový systém a administratívne obmedzenia. Naša legislatíva ponúkla zahraničným investorom značné možnosti - daňové výhody, nulovú dovoznú príražku, odpis strát na obdobie 5 rokov a voľný vývoz zisku. Nemenej dôležitými sú pre investora mzdové náklady, produktivita práce a vzdelanosť potenciálnych zamestnancov.

Niektorí odborníci vyjadrujú kontroverznosť podpory vstupu PZI formou rôznych vládnych opatrení. V teóriách zaoberajúcich sa uvedenou problematikou sa objavuje názor, že pre PZI netreba dávať žiadne špeciálne výhody, ale že všetky podniky, teda aj domáce, majú mať rovnaké podmienky. Podobne pri prieskume medzi západnými investormi sa zistilo, že pri investičnom rozhodovaní majú rôzne investičné podporné opatrenia štátov relatívne malú váhu. Pre rozhodovanie západných investorov sú určujúce najmä existujúce obchodné bariéry v krajinách strednej a východnej Európy. Za najdôležitejšie kritériá pre investičnú motiváciu sa považujú politicko-hospodárska situácia z pohľadu stability, repatriácia zisku, prípadne aj investovaného kapitálu a rozsah trhu a právne podmienky investovania.

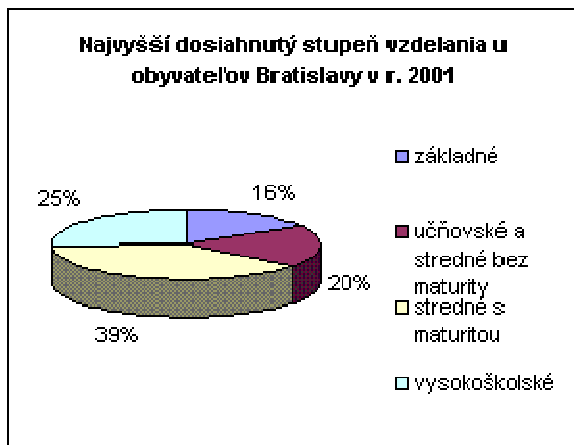
Slovenská vláda v posledných rokoch vytvorila svojimi pro-investičnými reformami na Slovensku jedno z najlepších investičných prostredí v Európe. Potvrdením týchto krokov je spokojnosť v podobe ďalšej expanzie už etablovaných investorov, ako aj zvýšený záujem potenciálnych investorov o investovanie na Slovensku.

Konkurenčné výhody Slovenska spočívajú najmä v týchto kategóriách:

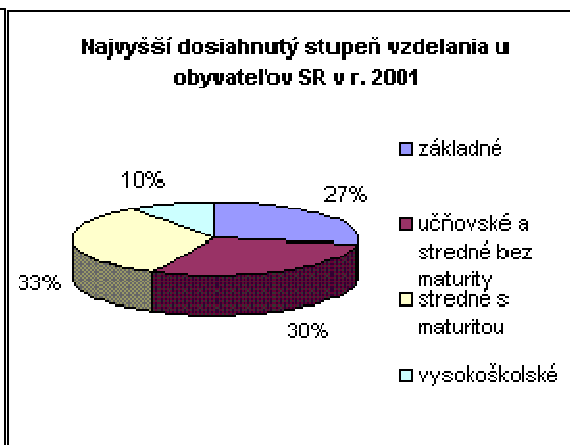
1) Dostupnosť vysoko kvalifikovanej pracovnej sily

Až 84 % obyvateľov Bratislavy má vysokoškolské alebo stredoškolské vzdelanie (v rámci celého Slovenska je to 73 %). Na Slovensku je 24 univerzít.

Graf č. 9



Graf č.10

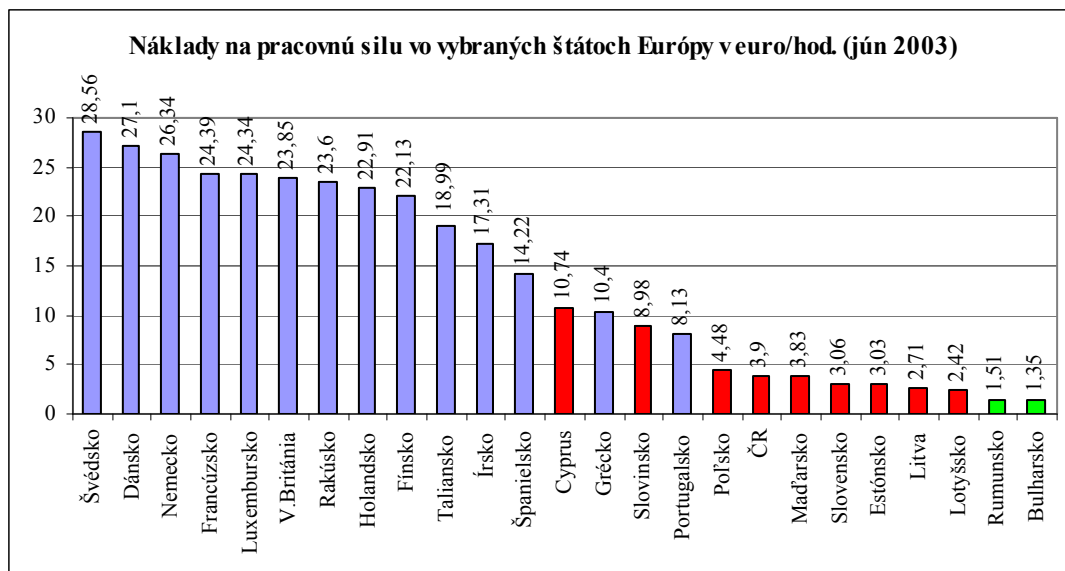


Prameň: Štatistický úrad SR, Údaje zo sčítania ľudu, domov a bytov 2001

2) Nízke náklady na prácu

Priemerná cena práce na Slovensku je pri rovnakej produktivite najnižšia zo všetkých krajín V4 a 6,5 krát nižšia ako v Európskej únii.

Graf č.11

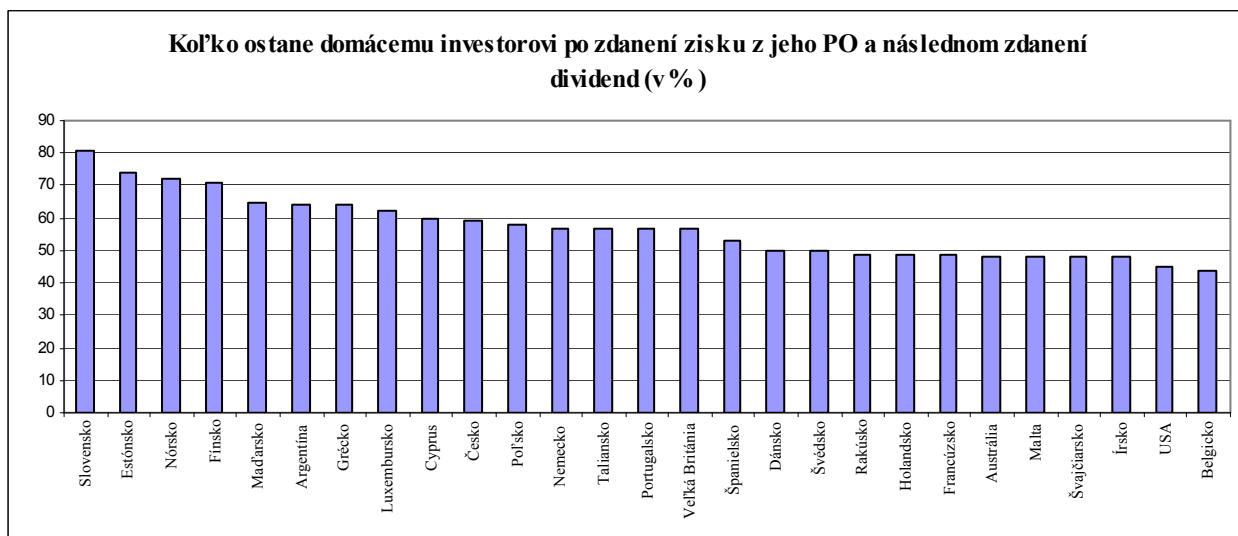


Prameň: Eurostat, New Releases, 2/2003

3) Nízke daňové zaťaženie

Od 1.1.2004 Slovensko zaviedlo rovnú 19 % daň. Pri porovnaní celkovej výšky zdanenia má Slovensko najnižšie daňové zaťaženie spomedzi štátov EÚ a OECD.

Graf č. 12



Prameň: Slovenská agentúra pre rozvoj investícií a obchodu (www.sario.sk)

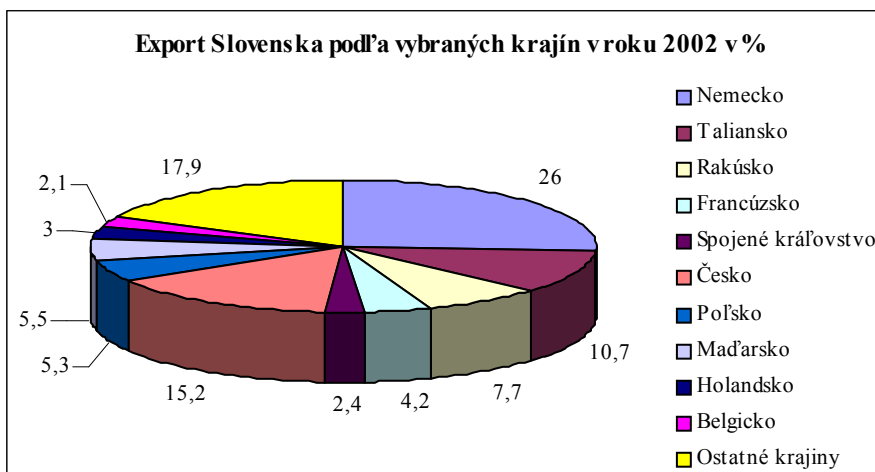
4) Strategická poloha

Slovensko z geografického hľadiska spája západnú a východnú Európu s trhom vyše 350 mil. osôb. Cez Slovensko prechádzajú medzinárodné dopravné koridory, ropovody a plynovody.

5) Prepojenie na svetovú ekonomiku

Slovensko je členom OECD a WTO. V roku 2004 sa stalo plnoprávnym členom EÚ ako aj NATO. Export slovenskej ekonomiky z 91 % smeruje do krajín OECD.

Graf č.13



Prameň: Ročenka zahraničného obchodu Slovenskej republiky v roku 2002, ŠÚ SR

6) Priemyselná tradícia

Slovensko buduje na vyspelom priemyselnom dedičstve v sektoroch automobilovej výroby, elektrotechnického, strojárenského a drevospracujúceho priemyslu a zároveň poskytuje nové príležitosti v sektoroch informačných technológií a strategických služieb.

Agentúra SNAZIR v r. 2000 na základe poznatkov z rokovaní s potenciálnymi investormi identifikovala nasledovné lokalizačné motivácie a bariéry, ktoré je potrebné v procese priťahovania PZI zo strany územných orgánov verejnej správy vylepšovať, resp. bariéry eliminovať:

Motivácie	Bariéry
ekonomické podmienky, politická stabilita, daňové prostredie, možnosti a veľkosť trhu, blízkosť k trhom a historické prepojenia, priemyselná tradícia, existujúci priemyselný a ekonomický potenciál, kvalifikovaná pracovná sila, školy, dopravné siete, dostupnosť základných surovín, cena podnikania, životná úroveň, investičné stimuly, jazyk a kultúra	byrokracia, legislatívne a daňové prostredie, meniaci sa vládni a regionálni úradníci, nedostatočné kompetencie pre rozhodovanie (na regionálnej a miestnej úrovni), chýbajúca jednotná politická interpretácia, nedostatočná infraštruktúra, nedostatok kvalifikovaných manažérov a pracovnej sily, slabé miestne vzdelávacie možnosti resp. nesúlad s požiadavkami, politická nestabilita, nízka makroekonomická výkonnosť, nedostatok dôveryhodných informácií o krajine resp. regióne, nedostatok vhodných vlastnícky vypořiadanych pozemkov, imidž krajiny

V slovenskej ekonomike sa v posledných rokoch prejavovali hlavne dva dôležité a zásadné faktory. Jedným bol masívny vstup zahraničného kapitálu do strategických podnikov (privatizácia), pričom však investície na zelenej lúke boli minimálne. Druhým faktorom boli výsledky koalíčných rokovaní v podobe legislatívnych dosahov a rastu vnútorného deficitu (dôsledok neochoty robiť nepopulárne kroky).

Nedostatok investícií na zelenej lúke bol na jednej strane čiastočne spôsobený neistou politickou situáciou, no a na strane druhej to vyplývalo z priaznivejšieho politicko-ekonomického prostredia v okolitých štátoch strednej Európy, kde sa v ostatných rokoch výrazne zvýšil podiel tohto typu investícií. Zreteľne možno pozorovať akú úlohu zohráva pri vnímaní investičného rizika public relations krajiny a členstvo v správnych politicko-vojenských štruktúrach. Klasickým príkladom môže byť susedná Česká republika s viac či menej zhodnou štruktúrou hospodárstva a pracovnej sily ako Slovensko. Práve investície do firiem vybudovaných na zelenej lúke v ČR za posledné obdobie dramaticky vzrástli. Investície na zelenej lúke sú totiž tie, ktoré znamenajú rast zamestnanosti. Investície do strategických podnikov znamenajú zväčša minimálne v krátkodobom horizonte zníženie zamestnanosti, vzhľadom na tradičnú neefektivitu týchto podnikov. Do budúcnosti bude dôležité to, aké podmienky sa podarí vláde pripraviť pre potenciálnych zahraničných investorov, koľko vznikne nových priemyselných zón a akými ponukami bude pôsobiť na potenciálnych investorov. Medzi ponuky nepatria iba daňové prázdnyiny pre investorov a budovanie chýbajúcej infraštruktúry, ale napríklad aj priame dotácie štátu na rekvalifikáciu pracovníkov. Rozhodujúcim faktorom však je, že sa Slovensku podarilo vykonať posledné kroky pri zabezpečení členstva v NATO a EÚ. Príslušnosť k týmto organizáciám zásadne ovplyvnila celkový objem zahraničných investícií, ako aj ekonomickú spoluprácu s krajinami strednej a východnej Európy, ktoré sa stali členmi únie. Vstup do EÚ poskytol priestor a zvýšil záujem o investície na zelenej lúke, ktoré sú podporované aj v rámci dotácií projektov EÚ. Možno očakávať, že dotácie únie do hospodárskej infraštruktúry SR sa budú s veľkou pravdepodobnosťou orientovať tak, aby čo najviac prispeli k vyrovnávaniu výrazných regionálnych disproporcíí, ktorými sa slovenská ekonomika v súčasnosti vyznačuje.

Slovensko má obrovský potenciál vo svojich ľudoch, no ako ho využije to záleží hlavne na firemných manažéroch. Je potrebné iniciovať a podporiť zásadné zmeny v tzv. softvéri podnikateľského prostredia (legislatíva, manažérske vzdelávanie, kapitálový trh) aby sa slovenské podniky mohli reálne pohnúť smerom dopredu. Dovtedy budeme fungovať ako jedno z najlacnejších montážnych a výrobných centier Európy.

Aj napriek tomu, že zahraničné investície nedosiahli žiaduce hodnoty, ich vplyv na slovenskú ekonomiku je značný. Vstup zahraničného kapitálu podporuje konkurencieschopnosť slovenských výrobkov, vytvára nové pracovné príležitosti, prispieva

k rastu efektivity, rozširuje výrobné kapacity, podporuje reštrukturalizáciu, generuje rast exportu a v konečnom dôsledku prispieva k rastu HDP.

Celkovo možno prínos zahraničných investícií pre ekonomiku zhrnúť do nasledovných bodov:

- prispieva k zníženiu nezamestnanosti
- zvyšuje a rozvíja aj ekonomiku zaostalejších regiónov Slovenska
- napája domácich subdodávateľov na vzniknuté podniky
- rozširuje know-how, technológie, ktoré by sa inak na Slovensko nedostali
- vďaka novým podnikom výrazne zvyšuje následný export Slovenska do zahraničia
- vyrovnáva bežný účet platobnej bilancie, znižuje deficit platobnej bilancie

Vplyv PZI na *zamestnanosť* v hostiteľskej krajine závisí od toho, či zahraničný kapitál nahrádza – dopĺňa domáci priemysel, od typu výroby a podmienok, ako aj od možností financovania hospodárskych aktivít iným spôsobom. Vo všeobecnosti by mohlo platiť, že v tuzemsku dochádza vplyvom zahraničných investícií k nahradzovaniu zaostalejšej výroby, pričom sa znižuje aj počet pracovných miest v dôsledku využívania zahraničnej technológie s nižšou náročnosťou na pracovné sily. Vytváranie nových pracovných miest však môže súvisieť s rozvíjaním nových aktivít v území, s využívaním potenciálu regiónu, ktorý z dôvodu nedostatku finančných prostriedkov nebol dostatočne využívaný. Prítok kapitálu a realizácia nových aktivít môže z hľadiska zamestnanosti kladne vplývať na rozvoj služieb, sociálnej infraštruktúry, terciárneho sektora a pod. Pozitívne efekty vstupu zahraničných investícií v oblasti zamestnanosti:

- dochádza k zvyšovaniu odbornej úrovne pracovnej sily
- zvyšuje sa pracovná morálka a prispôbuje sa štandardu v materskej krajine
- dochádza k vytváraniu nových pracovných miest zo strany domácich podnikov vplyvom multiplikačného efektu v dôsledku zvýšenia dopytu po výrobných faktoroch

PZI majú výrazný vplyv na udržanie zamestnanosti, prípadne na vytváranie nových pracovných miest. Z tohto hľadiska možno hovoriť o:

- tzv. priamej zamestnanosti, t.j. podpore vytvárania pracovných miest v materskej firme a jej odlúčených závodoch v tuzemsku
- tzv. nepriamej zamestnanosti, t.j., ktorá je vyvolávaná pôsobením spoločnosti u naväzujúcich dodávateľov z iných odvetví a odborov

V rámci priamej zamestnanosti zahraniční investori pozitívne hodnotia úroveň slovenských pracovných síl z hľadiska schopnosti rýchlej adaptácie, vysokej úrovne odborných, predovšetkým technických stredných a vysokoškolských absolventov, postupného odbúravania nedostatku jazykových schopností i zvyšovania počtu odborných pracovníkov v manažmente. Pre zamestnancov v tuzemských podnikoch sa vytvárajú možnosti odborného rastu vo veľkých medzinárodných spoločnostiach, a to jednak vytváraním odborných a učňovských škôl v rámci vlastných spoločností, odborným zaúčaním pod vedením zahraničných lektorov i možnosti rôznych odborných stáží v zahraničí.

Nepriama zamestnanosť sa prostredníctvom multiplikačných efektov v subdodávateľských organizáciách rozvíja veľa smermi, ktoré postupne pomáhajú znížiť regionálne problémy nezamestnanosti v konkrétnych oblastiach.

Popri vecnej prepojenosti sú nezanedbateľnými pozitívami tlaku materskej firmy aj kvalitatívne požiadavky, ako sú rast kvality, kvalifikácie, sortimentu, množstva a pod. To vo väčšine prípadov znamená dodávky nielen pre tuzemského zahraničného partnera, ale aj pre zahraničný materský koncern, čím sa úroveň pracovných síl v konkrétnej oblasti dostáva na vysokú úroveň.

PZI napomáhajú transferu *modernej technológie* medzi partnerskými krajinami a tým aj rozvoj výroby finálnych výrobkov s vyššou pridanou hodnotou. Mnohé krajiny sa v tejto súvislosti obávajú, že zahraničné investície zaberú významné domáce podniky vyrábajúce

priemyselnú technológiu a odstavia domáci technický rozvoj. Podľa výsledkov zisťovania, prepojením zahraničných investícií a domácich firiem dochádza v hostiteľskej krajine k zvyšovaniu úrovne know-how a manažmentu. Vstupom zahraničných investorov sa v hostiteľskej krajine však zaznamenáva výrazné zníženie domáceho výskumu. K zníženiu dochádza najmä vplyvom veľkých koncernov, u ktorých je výskum sústreďovaný v materských organizáciách. Na druhej strane menšie zahraničné firmy využívajú aj tuzemský výskum, ako je to napr. v dcérskych organizáciách firmy Siemens, v potravinárskych organizáciách a pod.

Zvyšovanie *exportu* je jedným zo základných efektov prepojenia PZI na domáci priemysel. Export spoločnosti s čiastkovou, či stopercentnou účasťou PZI sa realizuje:

- priamo, keď sa zahraničný obchod uskutočňuje bezprostredne medzi tuzemským dodávateľom a zahraničným odberateľom
- nepriamo, keď napr. tuzemský výrobca subdodávok dodá svoje produkty tuzemskému odberateľovi (dcérskej spoločnosti), ktorý ich zapracuje do svojich výrobkov a potom ich transferovou cestou exportuje do svojej materskej firmy. Existujú aj ďalšie možnosti nepriameho exportu.

V prvých rokoch vstupu PZI na Slovensko a do jednotlivých organizácií mal export pomerne malú dynamiku. Vzhľadom na to, že Slovensko má malý trh, musia byť investori, ktorí k nám prichádzajú, prevažne proexportne orientovaní, a to sa začalo aj postupne prejavovať na ich podiele na vývozných aktivitách v rámci Slovenska.

Na *platobnú bilanciu* v hostiteľskej krajine pôsobia najmä rôzne priame efekty kapitálových prúdov, ktoré predstavujú permanentný kapitálový odtok platieb za prítokové zdroje a rad nepriamych efektov. Priamy prítok investícií predstavujú investície z materskej krajiny (kúpa podnikov, úvery a i.) a sú investované v hostiteľskej krajine. Odtok predstavujú dividendy a úroky za dovážaný kapitál, poplatky za licencie a dovážanú technológiu, platby za manažment a iné know-how, platby za dovážané výrobné faktory a služby.

Prínos PZI je všeobecne považovaný za významný pozitívny faktor predovšetkým v rozvojových ekonomikách, avšak najväčší podiel z medzinárodne investovaných prostriedkov doteraz získavajú najrozvinutejšie svetové ekonomiky.

Transformujúce sa ekonomiky predstavujú špecifickú skupinu súťažiacu o maximálny podiel z medzinárodnej ponuky investičného kapitálu. Atraktivita štátu pre zahraničných investorov je považovaná za indikátor stability a zdravia danej ekonomiky a objem prílivu PZI sa stáva jedným z merítok postupu economickej reformy.

Ako tvrdí V. Toušek (2000) príliv PZI je pre transformujúcu sa ekonomiku životne dôležitý. Nielenže stabilizuje úroveň a umožňuje financovať rozdiel na bežnom účte platobnej bilancie, ale zároveň urýchľuje reštrukturalizáciu priemyslu, vytvára nové pracovné miesta a zvyšuje konkurencieschopnosť celého hospodárstva. Objem zahraničných investícií teda môže slúžiť ako indikátor pokroku economickej transformácie.

Významom zahraničných investícií sa vo svojej práci zaoberala aj A. Ďurianová (1998). Podľa nej v oblastiach prieniku zahraničného kapitálu do slovenského hospodárstva možno pozorovať pozitívne tendencie - predovšetkým rast zamestnanosti, pozitívny vývoj reálnych miezd, klesajúca tendencia vývoja záväzkov a pohľadávok po lehote splatnosti, zvyšovanie exportnej výkonnosti, rast kvality výrobkov a úrovne infraštruktúry. Ako ďalej konštatuje, zahraniční investori zväčša chápu strednú Európu ako jeden trh, potom je zrejmé, že mnohé investície realizované u našich susedov môžeme považovať za stratené príležitosti Slovenska. Tým skôr, že vlna najväčšieho záujmu zahraničných investorov o tento región už pomaly opadáva. Zdôrazňuje, že systém daňových a iných úľav je síce jedným z faktorov, ktoré rozhodujú o umiestnení zahraničnej investície, ale rozhodujúcou podmienkou zostáva perspektíva stability politiky a ekonomiky v krajine.

T. Blažík (1998a) tvrdí, že v prípade Slovenska bude v budúcnosti hrať úlohu aj zlepšenie vzťahov so susedmi, najmä s Českom a Maďarskom, čo spolu s postupným rušením hraníc ako ekonomických bariér prispeje k ďalšiemu rozvoju jednotlivých regiónov Slovenska. Aj podľa tohto autora veľkú úlohu pri celkovom prileve zahraničného kapitálu na Slovensko je jeho zaradenie do Európskych transatlantických ekonomických vojenských štruktúr. Z krajín EÚ pochádza vyše 3/4 zahraničného kapitálu, ktorý je nevyhnutný pre zmenu štruktúry a ozdravenie našej ekonomiky.

5.5.3. Priame zahraničné investície v Bratislave

V regionálnom rozložení PZI existujú disparity. Zahraničný kapitál si v jednotlivých oblastiach Slovenska vyberá prirodzene najvýhodnejšie miesta pre svoje investície. Ide o ekonomicky najrozvinutejšie regióny Slovenska, ktoré majú lepšie predpoklady stať sa akýmsi jadrom rozvoja. Sú to samozrejme všetko územia, ktoré majú významný ekonomický potenciál a samozrejme rozvinutú dopravnú a finančnú infraštruktúru, telekomunikácie, podiel obyvateľstva s vysokoškolským vzdelaním, zdatný manažment a to nielen priemyselný, ale aj obchodný a finančný. Je len samozrejme, že k takýmto oblastiam patrí aj Bratislava. Obyvateľstvo tu má relatívne vyššie príjmy a je tu teda aj perspektívnejší odbyť tovaru a služieb. Z hľadiska zahraničných investícií má v celom období samostatného Slovenska dominantné postavenie Bratislava, ktorá je aj prirodzeným jadrom Slovenska a bola ním aj v minulosti. V prípade Bratislavy zohráva dôležitú úlohu aj výhoda blízkosti ďalších centier v Maďarsku, Rakúsku a v Čechách (Viedeň, Budapešť, Brno). Po zapojení sa Slovenska do integračných zoskupení je tu výhoda odstránenia ekonomických a politických bariér, čo postavenie Bratislavy ešte zvýraznilo.

V tabuľke č.22 je možné pozorovať vývoj zahraničných investícií od roku 1996 do konca roku 2002, pričom je zrejme dominantné postavenie Bratislavy, kde smerovalo viac ako 60 % zo všetkých zahraničných investícií na Slovensku.

Tab. č.22: PZI do podnikovej sféry v Slovenskej republike v mil.Sk

Podniková sféra	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
celkový kapitál	39 771	46 499	65 637	83 061	161 988	179 294	243 742
Bratislavský kraj	23 058	27 179	34 616	44 105	83 915	92 954	158 037
% podiel	58,0	58,5	52,7	53,1	51,8	51,8	64,8
Okresy							
Bratislava I	-	-	10 642	14 431	41 617	45 829	64 527
Bratislava II	-	-	10 563	12 210	20 198	22 012	68 417
Bratislava III	-	-	7 200	8 433	9 813	10 889	10 676
Bratislava IV	-	-	2 806	5 374	5 691	5 784	7 430
Bratislava V	-	-	653	814	1 782	3 376	4 302
Bratislava			31 864	41 262	79 101	87 890	155 352

-údaj nie je k dispozícii

Prameň: Údaje vychádzajú zo súboru podnikových výkazov predložených Národnej banke Slovenska (spracované autorom)

Čo sa týka teritoriálnej štruktúry, Nemecko je dlhodobo najvýznamnejším hospodárskym a obchodným partnerom SR, ako aj najväčším zahraničným investorom v SR. Priame nemecké investície do podnikovej sféry predstavovali podľa NBS k 31.12. 2002 hodnotu 78,465 mld. Sk (32,2 %). Na území Slovenska pôsobilo okolo 286 subjektov s nemeckou kapitálovou účasťou. Spomedzi najvýznamnejších slovenských podnikov s nemeckou kapitálovou účasťou, ktoré pôsobia na území Bratislavy treba spomenúť Volkswagen Slovakia, a.s., ITS, a.s.

Holandské kráľovstvo je významným obchodným partnerom SR. V SR existujú rezervy kvalifikovanej pracovnej sily a Holandsko má veľký investičný potenciál (rezervy na trhu práce sú v Holandsku takmer vyčerpané). Objem holandských investícií do podnikovej sféry k 31.12.2002 dosiahol 48,7 mld. Sk (20 %). V SR bolo ku koncu roka 2002 registrovaných 117 holandských firiem. Hlavné investície Holandska na Slovensku sa sústreďujú v oblasti pivovarníctva, elektrotechniky a spracovania ropy. Medzi najväčšie investície patria aj investície do podnikov Philips Bratislava, Unilever Bratislava a Probugas, a.s., Bratislava.

Z hľadiska prílevu priamych zahraničných investícií na Slovensko sa na popredných miestach dlhodobo objavuje tiež náš juhozápadný sused Rakúsko. Rakúske investície do podnikovej sféry predstavovali k 31.12.2002 hodnotu 18,9 mld. Sk (7,8 %). Z bratislavských podnikov má významný rakúsky kapitál najmä Rajo, a.s.

Podľa údajov NBS k 31.12.2002 dosiahol stav amerického kapitálu v podnikovej sfére Slovenska výšku 10 mld. Sk (4,1 %). Americký kapitál je hlavne v týchto podnikoch Bratislavy Jacobs Suchard Figaro, Pepsi-Cola, Johnson Controls.

Britské investície podľa údajov NBS do podnikovej sféry k 31.12.2002 predstavovali celkovo 18,8 mld. Sk (4,1 %). Z talianskej strany prejavujú záujem o spoluprácu so SR hlavne malé a stredné firmy, čo je determinované štruktúrou talianskeho hospodárstva. V roku 2000 pôsobilo na Slovensku 445 podnikov a organizácií s talianskou kapitálovou účasťou. K 31.12.2002 činili talianske investície do podnikovej sféry 3,5 mld. Sk (1,4 %). Z bratislavských priemyselných podnikov treba spomenúť Kablo, a.s., do ktorého vstúpil taliansky koncern Pirelli. Maďarský kapitál na našom území dosiahol k spomínanému dátumu hodnotu 7,8 mld. Sk (3,2 %). Dôležitý je hlavne kapitál v Slovnafte, a.s.

Tab. č.23: Podiel PZI do podnikovej sféry z jednotlivých krajín v mil.Sk k 31.12.2002

štát	PZI	%
Nemecko	78 465	32,2
Holandsko	48 700	20,0
Rakúsko	18 992	7,8
USA	10 091	4,1
Česká republika	12 046	4,9
Veľká Británia	18 865	7,7
Francúzsko	21 711	8,9
Maďarsko	7 810	3,2
Taliansko	3 491	1,4
Cyprus	6 981	2,9
ostatné krajiny	16 590	6,8
spolu	243 742	100,0

Prameň: Národná banka Slovenska, odbor štatistiky

Z tabuľky č. 24 je vidieť, že až 46,2 % zo všetkých PZI vložených do SR smeruje do priemyselnej výroby, ďalších 15,8 % do odvetvia výroby a rozvodu elektriny a plynu a 0,6 % do ťažby nerastných surovín. Teda spolu do priemyslu smerovalo 62,6 % PZI. Ďalšími významnými odvetviami z hľadiska smerovania PZI je veľkoobchod a maloobchod (13,4 %) a doprava, skladovanie a spoje (12,5 %). Z pohľadu Bratislavy je to čo sa týka priemyslu menej priaznivé. Celkovo doň smerovalo 46 % všetkých PZI, ktoré boli vložené do Bratislavy. Pomerne vysoký je podiel odvetvia doprava, skladovanie a spoje (21,3 %) a veľkoobchodu a maloobchodu (18,9 %).

Tab. č. 24: Členenie PZI podľa odvetvového smerovania

Odvetvie	SR		Bratislava	
	mil. Sk	%	mil.Sk	%
Poľnohospodárstvo, poľovníctvo a lesné hospodárstvo	715	0,3	19	0
Ťažba nerastných surovín	1 478	0,6	430	0,3
Priemyselná výroba	112 615	46,2	34 308	22,1
Výroba a rozvod elektriny a plynu	38 515	15,8	36 412	23,4
Stavebníctvo	1 930	0,8	752	0,5
Veľkoobchod a maloobchod	32 590	13,4	29 358	18,9
Hotely a reštaurácie	1 611	0,7	863	0,6
Doprava, skladovanie a spoje	30 451	12,5	33 103	21,3
Peňažníctvo a poisťovníctvo	13 777	5,7	11 539	7,4
Nehnuteľnosti, prenájom a obchodné služby	8 686	3,6	7 920	5,1
Zdravotníctvo a sociálna starostlivosť	95	0	17	0
Ostatné verejné, sociálne a osobné služby	1 249	0,5	602	0,4
Exteritoriálne organizácie a združenia	30	0	29	0
Spolu	243 742	100	155 352	100

Prameň: Národná banka Slovenska, odbor štatistiky

Tab. č.25 : Podiel PZI v jednotlivých subkategóriách priemyslu Bratislavy (v mil.Sk) k 31.12.2002

OKEČ	PZI	%	okresy
10 Ťažba čierneho a hnedého uhlia, ťažba rašeliny	430	0,60	BA II, III, IV
15 Výroba potravín a nápojov	4 410	6,20	BA I, II, III
16 Spracovanie tabaku	1 046	1,47	BA II
19 Výroba a spracovanie kože a kožených výrobkov	13	0,02	BA III
20 Drevárska výroba	41	0,06	BA I, II
21 Výroba celulózy a papiera	4	0,01	BA II
22 Vydavateľstvo, tlač	1 042	1,46	BA I, II, III
23 Výroba koksu, rafinovaných ropných produktov	7 470	10,50	BA II
24 Výroba chemikálií a chemických výrobkov	749	1,05	BA I, II
25 Výroba výrobkov z gumených a plastov	745	1,05	BA I, II, IV, V
26 Výroba ostatných nekovových minerálnych výrobkov	790	1,11	BA I, II, III, V
27 Výroba kovov	10 229	14,38	BA II
28 Výroba kovových konštrukcií a kovových výrobkov	229	0,32	BA I, II, III
29 Výroba strojov a zariadení i.n.	494	0,69	BA II, III, IV, V
31 Výroba elektrických strojov a prístrojov i.n.	1 245	1,75	BA I, III
32 Výroba rádiových, televíznych a spojových prístrojov	5	0,01	BA III, IV
33 Výroba zdravotníckych, presných a optických prístrojov	10	0,01	BA II, III
34 Výroba motorových vozidiel	4 597	6,46	BA III, IV
36 Výroba nábytku	1 189	1,67	BA I
40 Výroba a rozvod elektriny, plynu, pary	36 412	51,18	BA I, II, IV
Priemysel spolu	71 150	100,00	

Prameň: Údaje vychádzajú zo súboru podnikových výkazov predložených Národnej banke Slovenska (spracované autorom)

Do priemyslu bolo v Bratislave k 31.12.2002 investovaných 71 150 mil. Sk. Smerovanie investícií do jednotlivých subkategórií priemyslu je zachytené v tabuľke č.25. Najväčšie zastúpenie majú výroba a rozvod elektriny, plynu a pary (51,18 %) – Západoslovenská energetika, a.s., Slovenské elektrárne, a.s., SPP, a.s., výroba kovov (14,38 %), výroba

motorových vozidiel (6,46 %) - Volkswagen Slovakia a.s., výroba koksu a rafinovaných ropných produktov (10,5 %) - Slovnaft, a.s., Bratislava, výroba potravín a nápojov (6,2 %).

Čo sa týka územného rozmiestnenia PZI v Bratislave, najviac ich smerovalo do okresu Bratislava II (76,01 %) – Slovenské elektrárne, a.s., SPP, a.s., Slovnaft, a.s., ITS, a.s., Rajo, a.s. Do okresu Bratislava I smerovalo 7,3 mld. Sk a to najmä do podnikov Západoslovenská energetika, a.s. a rôznych vydavateľstiev a tlačiarenských prevádzok. Nasledujú okresy Bratislava IV (6,84 %) – Volkswagen Slovakia, a.s.; a Bratislava III (6,54 %) – Palma-Tumys, a.s.; a na poslednom mieste je okres Bratislava V s necelým percentom PZI smerovaných do priemyslu Bratislavy. Priestorové rozmiestnenie PZI podľa okresov vyjadruje mapa č.9.

Tab. č. 26: PZI do priemyslu za okresy Bratislavy v mil Sk

okres	PZI v mil.Sk	% podiel
Bratislava I	7 355	10,34
Bratislava II	54 082	76,01
Bratislava III	4 650	6,54
Bratislava IV	4 870	6,84
Bratislava V	193	0,27
spolu	71 150	100,00

Prameň: Národná banka Slovenska, odbor štatistiky

Závery:

- 1) v počiatočnej etape transformácie priemyslu boli PZI do priemyslu Slovenska spojené hlavne so vstupom zahraničných firiem do perspektívnych priemyselných subjektov. Išlo najmä o účasť na privatizácii štátnych podnikov. Neskôr sa zahraničné firmy začali presadzovať aj na novovzniknutých kapitálových trhoch. PZI na zelenej lúke boli v tomto období skôr výnimkou. V posledných rokoch, po prijatí zákona na podporu PZI na Slovensko, príliv PZI vzrástol a je spojený okrem iného aj s rozsiahlymi investíciami na zelenej lúke.
- 2) z priestorového hľadiska je badať výrazne dominantné postavenie prílivu PZI do Bratislavského kraja (takmer 65% zo všetkých PZI na Slovensku)
- 3) väčšina pracovných miest vytváraných na Slovensku zahraničnými investormi je zameraná na montážne práce. Aj napriek tomu, že tomu tak asi bude aj v najbližšej budúcnosti vôbec to neznižuje význam týchto investícií, lebo pozitívne ovplyvňujú situáciu na trhu práce vo viacerých regiónoch. Prínosom je taktiež zavádzanie moderných technológií do výrobných procesov.

5.5.4. Priemyselné parky

5.5.4.1. Všeobecná charakteristika priemyselných parkov

Na Slovensku sa v posledných rokoch rozmohla výstavba priemyselných parkov. Pod pojmom priemyselný park sa rozumie veľký komplex – areál, v ktorom sa sústreďujú priemyselné podniky orientované väčšinou na výrobu a služby. Umiestňuje sa v priemyselnej zóne, t.j. v území vymedzenom v územnoplánovacej dokumentácii pre účely priemyselnej činnosti. Výroba by nemala zaťažovať životné prostredie a bolo by dobré, aby produkcia nebola príliš náročná na energiu a materiálové vstupy. Koncentráciou firiem a inštitúcií na relatívne malom území sa získava prílev investícií a dosahuje sa zvýšenie zamestnanosti v regióne. Činnosť priemyselného parku vyúsťuje do rozvoja obcí, miest aj celého regiónu. Vznik silných priemyselných centier sa pozitívne odrazí aj na vzniku a potrebe ďalších služieb, a tak v konečnom dôsledku prináša hospodársky rozvoj celého regiónu. Myšlienka

priemyselných parkov bola prevzatá od vyspelejších európskych krajín a USA. Prvé priemyselné parky boli založené v roku 1896 pri Manchestri (Trafford Park) a v roku 1899 v Chicagu (Clearing Industrial District). U nás sa s pojmom priemyselná zóna možno v urbanistickej a územno-plánovacej praxi stretnúť od 60-tych a 70-tych rokov 20. storočia. Na konci 80-tych rokov spracoval URBION - Štátny inštitút urbanizmu a územného rozvoja - "Zásady urbanistického projektovania územno-výrobných zoskupení". Maximálny počet pracovníkov, s ktorými sa uvažovalo bol 20 000, výnimočne 25 000. Hustota pracovníkov na 1 ha sa pohybovala od 60 do 120. Podľa jednotlivých priemyselných odvetví boli uvádzané nároky na počet pracovníkov, na plochy, energiu, vodu, dopravu a pod.

Atraktivnosť krajiny pre zahraničné investície stúpa, ak štát vytvorí podmienky, aby sa v ucelenej lokalite mohli sústrediť významné firmy. Priemyselné parky takto riešia problém získavania pôdy pre investorov a keďže títo prinášajú so sebou aj špičkovú techniku, vytvárajú priamo u nás vysokú pridanú hodnotu a v konečnom dôsledku prinášajú regionálny rozvoj. Zriaďovanie priemyselných parkov by malo prebiehať cielene a mali by vznikáť pre konkrétne projekty. Štát musí mať svoju stratégiu, treba vedieť akú výrobu, aký priemysel chce štát rozvíjať. Priemyselné parky na Slovensku by nemali vznikáť živelne, bez koordinácie, iba zo snahy obcí a miest prilákať za každú cenu zahraničných investorov. Aby sa na Slovensku neocitli aj také výroby, ktoré sú napr. neekologické a investor sa snaží ich zo svojej krajiny vyviesť.

Napriek tomu, že priemyselné parky sú úplne štandardným nástrojom vyspelých krajín pre prilákanie zahraničných investorov, Slovensko v tomto ohľade relatívne dlho zaostávalo. A to nielen za západoeurópskymi štátmi, kde to bolo logické, ale aj v porovnaní s krajinami strednej a východnej Európy (v Českej republike už majú takýchto zón vyše tridsať).

Priemyselným parkom je podľa Zákona č. 193/2001 územie, na ktorom sa sústreďuje priemyselná činnosť (výroba) alebo služby najmenej dvoch podnikateľov a ktoré je na tento účel ustanovené územným plánom obce alebo územným plánom zóny. Vo všeobecnosti možno chápať priemyselný park ako účelovo zriadené územno-výrobné zoskupenie niekoľkých výrobných jednotiek, ktoré majú za podpory štátu vytvorené optimálne (územno-technické) podmienky pre podnikanie a ktorých plocha by nemala byť menšia ako 2 ha a počet pracovníkov nižší ako 200. Priemyselný park je zatiaľ jednoznačne najvýznamnejšou a najvhodnejšou formou lákania zahraničných investorov. Podľa odhadov by sa malo vytvoriť približne 30 tisíc nových pracovných miest. SARIO má rozpracovaných 180 podkladov priemyselných parkov. Medzi 16 prioritnými sú zaradené lokality v každom kraji. Budovanie priemyselného parku ale musia primárne vyžadovať súkromné spoločnosti, ktoré budú garantovať, že na danú lokalitu vstúpia.

Základným problémom pre vytváranie priemyselných parkov obcami, mestami či regiónmi, je nedostatočná akumulácia disponibilných finančných zdrojov. Základom finančného pokrytia by mala byť podpora vo forme dotácií zo štátneho rozpočtu. Prednosť majú obce, ktoré majú identifikovaných konkrétnych investorov. Nevyhnutnou podmienkou je preukázanie zdroja financií obce na spolufinancovanie vo výške 5 % z celkových nákladov na zriadenie priemyselného parku, keďže podpora štátu je len do výšky 70 %. Neúspešným príkladom je projekt priemyselného parku v Rožňave, ktorý bol vládou zrušený aj kvôli problému so spolufinancovaním na miestnej úrovni. Pri príprave a realizácii projektov priemyselných parkov na Slovensku sú najväčším problémom práve spolufinancovanie z domácich zdrojov, majetkovoprávne vysporiadanie pozemkov a stavebné povolenie. Pri rozhodovaní strategických investorov o umiestnení svojich investícií je jedným z dôležitých kritérií celková pripravenosť zón, resp. priemyselných parkov.

V súčasnosti najsilnejší zahraniční investori hľadajú vo svete nové miesta pre svoje investície. Vyberajú si medzi mnohými lokalitami na všetkých svetadieloch na základe podrobných analytických štúdií. Potenciálni zahraniční investori aj u nás si veľmi dôsledne

vyberajú z viacerých uchádzačov, zvažujú všetky okolnosti a prípadné riziká. Získanie investorov do lokalít mimo tradičných priemyselných centier bez dopravnej infraštruktúry je veľmi ťažké. Zahraniční záujemcovia hľadajú najčastejšie zelené plochy s rozlohou 5 až 10 ha, veľkí investori 100 až 300 ha, hľadajú územia vlastnícky vyrovnané, scelené a za čo najnižšiu cenu. Výhodou je ak má pozemok rovinný charakter, pretože najmä väčší investori majú výhrady práve voči svahovitým terénom, lebo pri veľkých výškových rozdieloch pribúdajú náklady na náročné terénne úpravy pozemku, čo predražuje výstavbu. U väčšiny záujemcov rozhoduje o umiestnení výrobných podnikov nízka cena pracovnej sily na Slovensku.

Čo sa týka otázky rekonštruovať alebo asanovať, sú dva typy investorov – jeden dáva prednosť stavbe na voľnom pozemku, druhý zvažuje rekonštrukciu existujúcich objektov. Ale skoro všetci chcú vždy aj ďalšie pozemky pre svoj budúci rozvoj.

V praxi sa rozoznávajú viaceré tzv. subkategórie priemyselných parkov:

Agro park (AP) je zameraný na podporu rozvoja potravinárskej výroby a výrobných služieb pre poľnohospodárstvo.

Technologický park (TP) je zameraný na podporu technologického transferu a rozvoj hi-tech.

Vedecko-technologický park (VTP)

- tento pojem zahŕňa v sebe vedecký park, technologický park, podnikateľsko-inovačné centrum
- inovačné pracoviská zaoberajúce sa experimentálnymi priemyselnými výskumami. Vedecko-technická inovácia sa rozpracováva do štádia technického prototypu. V niektorých parkoch sa inovácia realizuje až do štádia sériovej výroby.
- podľa veľkosti je začlenený do veľkostných skupín – malý, stredný, veľký.
- v regióne môže existovať skupina parkov, pretože pohnútky pre ich vznik zo strany regiónu a podnikateľov nie sú identické.

Logistické centrum (LC) predstavuje regionálny dodávateľsko-odberateľský uzol, ktorý poskytuje zákazníkom dopravné a manipulačné služby spojené so všestranným zabezpečením výroby a predaja výrobkov.

Hlavné charakteristiky priemyselného parku:

- 1) pozemky, na ktorých je založený, sú právne vysporiadané a technicky presne definované
- 2) fungovanie parku zabezpečuje hospodárska spoločnosť, ktorá ponúka pre usídlených podnikateľov v parku súbor služieb (účtovníctvo, marketing, pomoc pri získavaní úverov, investičné, rozvojové, právne poradenstvo atď.)
- 3) ponúka pozemky, ktoré sú vybavené pre výrobu nevyhnutnou infraštruktúrou, na odkúpenie, lízing a na prenájom pre podnikateľské subjekty
- 4) vytvára pre malé a stredné podnikanie vhodné podmienky na ich rozvoj, na aplikovanie moderných technológií vo výrobe, na výrobu špičkových produktov
- 5) podporuje inováciu
- 6) podporuje rozvoj domácich vedecko-výskumných aktivít a pomáha aplikácii ich výsledkov vo výrobe
- 7) podporuje rast exportu
- 8) na území parku prebieha proces vytvárania hodnôt (nemusí to byť výlučne priemyselná výroba).

Každá kategória priemyselného parku má mať určitý podiel spoločných zariadení, ktoré sú predpokladom toho, že nevznikne park iba jednoduchou adíciou jednotlivých podnikov vedľa seba, čo bol prípad väčšiny priemyselných zón, ktoré vznikli na Slovensku po 2. svetovej vojne. Pojem priemyselný park označuje územie, ktoré je dobre koncepčne založené a funguje ako jeden celok, pričom podniky využívajú spoločné služby, poskytované predovšetkým firmou spravujúcou park na trhovom princípe. Škála služieb je veľmi rôznorodá a závisí: od

typu parku, od významu parku, od počtu firiem lokalizovaných v parku a od konkrétnych požiadaviek investorov, ktorí sa rozhodnú usadiť v parku.

Štandardné služby poskytované nezávisle od významu a typu parku:

- 9) finančné a právnické poradenstvo, účtovníctvo
- 10) zabezpečovanie ochrany majetku
- 11) prevádzka a údržba zariadení dopravnej a technickej infraštruktúry, starostlivosť o verejnú zeleň

Nadštandardné služby, poskytované hlavne vo významnejších parkoch:

- 12) inkubátor – podpora začínajúcich subjektov malého a stredného podnikania
- 13) technologický transfer
- 14) sprostredkovanie vedecko – výskumných služieb
- 15) finančné služby, bankovníctvo
- 16) sprostredkovanie a prenajímanie kvalifikovanej pracovnej sily, personalistika
- 17) stravovacie, prípadne ubytovacie služby
- 18) športové služby
- 19) vydávanie periodík, rôznych informačných materiálov o činnosti parku
- 20) organizovanie rôznych podujatí, prednášok a školení pre manažment, ako aj pre pracovníkov firiem, ktoré sú usadené v parku
- 21) zabezpečenie sieťovej spolupráce s ďalšími správcami priemyselných parkov, poštové a kuriérske služby.

Zákon o podpore budovania priemyselných parkov platí na Slovensku od mája roku 2001, ktorý štátnu podporu výstavby parkov prisúdil iba mestám a obciam, pričom jeho uzákonenie sa snažili urýchliť nielen predstavitelia miest a obcí ale aj podnikateľských združení a investičných spoločností. Podpora môže smerovať na nákup pozemkov, terénne úpravy, budovanie infraštruktúry alebo nápravu ekologických škôd v areáli. Za tri roky účinnosti však tento predpis podporil iba dva projekty – v Devínskej Novej Vsi a vo Vrábľoch. Je pritom zaujímavé, že takmer každá väčšia obec vo svojom územnom pláne už vyčlenila časť katastra ako priemyselnú oblasť, s perspektívou vybudovania parku. Bola to prirodzená a cieľená reakcia regiónov na ponuku v zákone. Obce vypracovali aj projekty, mnohé zohnali aj prvotných investorov či potrebný objem peňazí, nepodarilo sa im však splniť všetky podmienky dané zákonom, prípadne im časový sklz pri posudzovaní žiadostí záujemcov odradil od investovania.

V roku 2001 štát na podporu PP vyčlenil 500 mil. Sk a v roku 2002 ďalších 452 mil. Sk. V rokoch 2004 až 2005 sú na podporu priemyselných parkov vyčlenené prostriedky v objeme približne 2 mld. Sk.

Časť budovania priemyselných parkov by sa mala v budúcnosti financovať z fondu Európskej únie Phare. Väčšina priemyselných parkov u nás vzniká na zelenej lúke. Vybraná lokalita sa stáva priemyselným parkom vtedy, keď dôjde k sceleniu pozemkov, vybaveniu infraštruktúrou, pričom veľmi dôležitú úlohu pri budovaní a projektovaní priemyselného parku zohrávajú developeri. Úlohou developera je vyhľadať vhodnú lokalitu, dohodnúť sa so samosprávou a tým pripraviť investorom lákavé podmienky. Štát môže dať peniaze, ale ostatné by mal zariadiť developer. Problémom však je fakt, že zákon neumožňuje podporiť obnovu spustnutých priemyselných lokalít - tzv. "hnedých lúk" (brownfield). Chýbajú tam položky, ktoré by sa mali financovať zo štátneho rozpočtu - vyčistenie, búracie práce a podobne.

Záujem investorov sa odvíja hlavne od existencie diaľnice, technickej infraštruktúry, vodného hospodárstva, ochrany prírody, nezamestnanosti alebo hustoty osídlenia.

Podľa viacerých odborníkov však chýba presnejšia terminológia (definícia). Niektoré už prezentované parky v SR vznikli odčlenením historicky spojených výrobných a obslužných činností s možnosťou vstupu ďalších firiem (napr. hnedé parky na pôde bývalého Chemlonu

Humenné a Chemko Strážske), ďalšie ako dodávateľské parky okolo veľkých spoločností (park Volkswagenu v Lozorne). Niektorí odborníci za priemyselný park nepovažujú skupinu firiem nadviazaných na jednu spoločnosť, prípadne odvetvie. Ak sa hlavná spoločnosť dostane do krízy, hrozí uzavretie oblasti. Zóna s podnikmi rôznych odvetví má naopak dlhšiu životnosť. Ak sú tam však zastúpené viaceré odvetvia vznikajú pomerne životaschopné štruktúry.

K 31.12.2004 možno priemyselné parky na Slovensku rozdeliť do 2 skupín:

- 1) kategória - priemyselné parky, ktoré sú ihneď pripravené na vstup investora – Kechnec, Devínska Nová Ves, Strážske, Vrábľa, Sládkovičovo, Chemes Humenné, Malý Krtíš, Levice-Géňa a Záhorie
- 2) kategória – územia určené pre priemyselný park – sú to zóny alebo zelené lúky, ktoré sú v rôznom štádiu prípravy. Napr. zóna je schválená v územnom pláne, je pripravená štúdiá, vysporiadávajú sa pozemky a pod.

Existujú 3 základné problémy spojené s miestnymi problémami (na úrovni obcí), ktoré brzdia rozvoj priemyselných parkov na Slovensku:

- 1) najmä malé obce nemajú kapacity na veľký rozsah agendy pri povoľovaní
- 2) obce nemajú vhodné pozemky vo svojom vlastníctve a ich vysporiadanie, kúpa a zdanenie si vyžadujú veľké výdavky. Vzhľadom na to, že priemyselné parky nie sú strategické investície, nemajú nárok žiadať o vyvlastňovanie pozemkov.
- 3) chýbajúce skúsenosti pri budovaní priemyselných parkov

Podľa územnoplánovacej dokumentácie "ÚPN VÚC Bratislavský kraj - Zmeny a doplnky roku 2002" schválenej uznesením č.1 z 8.1.2003 boli na území Bratislavy vybrané tieto lokality:

PP medzinárodného významu:

- TP Jarovce-Kittsee (92 ha)
- VTP Bratislava-Patrónka (21 ha)
- VTP Bratislava-Devínska Nová Ves (43 ha)
- LC Bratislava-Pristav-Pálenisko (72 ha)

PP celoštátneho významu

- TP Bratislava-Istrochem (120 ha)
- LC Bratislava-Vrakuňa (20 ha)

PP regionálneho významu

- PP Bratislava-Podunajské Biskupice (48 ha)

5.5.4.2. Priemyselný park Devínska Nová Ves

Aj keď je okolie Bratislavy investične najatraktívnejším územím Slovenska, rozvoj priemyselných parkov v Bratislavskom samosprávnom kraji (BSK) dosiaľ určovali najmä logistické potreby nemeckej automobilky Volkswagen. V roku 2001 začal Volkswagen stavať park pre svojich dodávateľov. Vedenie BSK v snahe neviazať región len na jediné odvetvie vytvorilo vlastný zoznam lokalít vhodných na priemyselné využitie. Do územného plánu sa ich podarilo presadiť 10, pričom prioritu má mať medzi nimi malacké Eurovalley.

Jediným doposiaľ fungujúcim priemyselným parkom na území mesta Bratislavy je priemyselný park Devínska Nová Ves. Mestská časť Devínska Nová Ves predložila na Ministerstvo hospodárstva SR dňa 9. 8. 2001 žiadosť o poskytnutie podpory na zriadenie Priemyselného parku Devínska Nová Ves (PP DNV). Vzhľadom na to, že podľa zákona č. 193/2001 Z. z. priemyselný park zriaďuje obec, a teda len ona môže byť žiadateľom o podporu na zriadenie priemyselného parku, žiadosť MČ Devínska Nová Ves bola potvrdená žiadosťou hl. mesta SR Bratislava zo dňa 9. 11. 2001.

Podľa žiadosti mala byť v PP DNV realizovaná investícia s celkovými nákladmi 3,2 mld. Sk, z toho celkové náklady na nevyhnutnú technickú vybavenosť priemyselného parku v sume 120 mil. Sk.

Spolu so žiadosťou o poskytnutie podpory na zriadenie PP DNV boli predložené všetky zákonom požadované podklady a doklady, konkrétne:

- a) schválený územný plán obce s vymedzením územia, na ktorom sa zriaďuje
- b) uznesenia zastupiteľstva mestskej časti DNV o schválení zmeny územného plánu a o zriadení PP DNV,
- c) doklady o zabezpečení finančných prostriedkov obcou na spolufinancovanie nákladov na zriadenie PP DNV
- d) zmluvy o budúcej zmluve obce s podnikateľmi o ich podnikateľských zámeroch v PP a jeho financovaní
- e) záväzná stanoviská dodávateľov energie (elektriny, plynu a tepla) a dodávateľa úžitkovej a pitnej vody na zabezpečenie dodávok energie a vody pre potreby PP DNV
- f) kladné vyjadrenie a predbežné súhlasy stavebného úradu, orgánov ochrany pôdneho fondu, orgánov ochrany životného prostredia k navrhovaným investíciám a k zriadeniu PP DNV
- g) technická a projektová dokumentácia a rozpočtové náklady na realizáciu technickej infraštruktúry PP DNV.

Prednosťou PP DNV bolo, že obec nežiadala žiadnu podporu na kúpu alebo prenájom pozemkov pre Priemyselný park, ani na úhradu nákladov za vyňatie pozemkov z poľnohospodárskeho pôdneho fondu. Celú problematiku pozemkov potrebných pre zriadenie PP obec riešila vo vlastnej réžii a z vlastných prostriedkov (nájomné zmluvy, zámenné zmluvy, poskytnutie pozemkov vo vlastníctve obce, atď.). Požadovaná výška podpory (70 % z nákladov na technickú infraštruktúru) predstavovala sumu 84 mil. Sk.

Podnikateľmi – investormi v priemyselnom parku DNV sú:

1. DaK Küster, s. r. o., (výška investície 1,5 mld. Sk) – počet vytvorených pracovných príležitostí je 585
2. ZST, a. s., (výška investície 1,5 mld. Sk) - počet vytvorených pracovných príležitostí je 300
3. DK Development, a.s. (výška investície 0,2 mld. Sk) - počet vytvorených pracovných príležitostí je 80

Najväčšie priestory s rozlohou 12 700 m² obsadila spoločnosť SAS Automotive, s.r.o., Bratislava, ktorá pre model Colorado montuje palubný modul. Asi polovičnú plochu využíva SAI Automotive, s.r.o., Bratislava, dcérska spoločnosť francúzskeho chemického koncernu Sommer Alibert. Tritisíc štvorcových metrov si prenajala španielska firma Gruppo Antolin a 3 700 m² bude patriť dcérskej spoločnosti Küsteru Slovakian Door Company (SDC) s.r.o. Bratislava. Obe sú dodávateľmi dverných modulov. Miesto na jednu halu ostane voľné ako rezerva pre rozšírenie výroby SDC. Práve táto firma sa najviac snažila o vybudovanie parku a to z toho dôvodu, že získala zmluvu na dodávky dverných modulov pre novú generáciu Volkswagenu Polo. Küster preto hľadal v blízkosti VW pozemok na vybudovanie montážnej haly. Prvotná myšlienka bola, že by bol súčasťou Priemyselného parku v Lozorne ale keďže jeho vybudovanie sa stále oddŕaľovalo, rozhodol sa Küster ísť vlastnou cestou. VW najskôr nechcel súhlasiť s vybudovaním takejto haly vo svojej blízkosti, no napokon keď sa pridali ďalší záujemcovia ustúpil. Uvedomil si, že "súčiastky musia byť v presnom čase na správnom mieste" a to výstavba takéhoto parku v jeho blízkosti zaručovala.

PP sa nachádza v extraviláne katastrálneho územia Devínska Nová Ves, Bratislava, na severozápadnom okraji v miestnej časti medzi areálom Volkswagen Bratislava a samotnou mestskou časťou DNV. Vybudovaný bol v areáli bývalej tehelne, ktorá bola už niekoľko rokov opustená a zdevastovaná. Výstavba PP DNV nevyvolala v území preťaženosť lokalít, práve naopak, zmena činnosti a výrobného programu v areáli bývalej tehelne pozitívne

ovplyvnila stav životného prostredia v okolí. Došlo k redukcii emisií, najmä prachu a hluku. Celý areál sa reprofiloval a skultúrnil. Čiže možno povedať, že tento park bol vybudovaný na "hnedej lúke".

PP DNV predpokladá vytvorenie 965 nových pracovných miest. Samotná lokalizácia priemyselného parku umožňuje zamestnávať ľudí nie len priamo z regiónu Bratislava, ale aj z jej okolia. Z uvedeného počtu pracovných miest budú tvoriť približne 20 % administratívni pracovníci a zvyšok bude zamestnaných vo výrobe. Predpokladaná funkčná náplň týchto objektov je montáž, skladovanie, logistika, distribúcia a administratíva. Podnikateľský zámer zapadá do celkovej koncepcie rozvoja automobilového priemyslu. Rozvíja a rozširuje sieť subdodávateľských možností, čo má výrazný vplyv na zvýšenie atraktívnosti Slovenska ako lokality pre umiestnenie výroby automobilov alebo ich komponentov. Podľa podnikateľského zámeru by mala byť týmto smerom orientovaná väčšia časť priemyselného parku. Ďalšou časťou sú logisticko-distribučné centrá, ktorých význam pre región už zďaleka nedosahuje úroveň výroby komponentov pre automobilový priemysel. Táto časť parku predstavuje z hľadiska záujmu štátu menší prínos, keďže okrem vytvorenia zamestnanosti neprináša takú dodatočnú pridanú hodnotu ako pri výrobe komponentov.

Technologické zariadenia v objektoch budú slúžiť k montáži časti a dielov pre automobilový priemysel, k skladovaniu a distribuovaniu polotovarov a polovýrobov. Montáže a skladovania budú prebiehať z polotovarov a komponentov, ktoré budú dovezené od výrobcov po železnici alebo cestnej komunikácii do montážnych hál, kde pomocou počítačmi riadených liniek dochádza k definitívnej kompletizácii a elektronickým testom na kontrolu kvality výrobku. Skontrolované výrobky sa umiestňujú na špeciálne prepravné jednotky a v časovo vymedzených, logisticky stanovených intervaloch /JIT – just in time/ sa distribuujú do jednotlivých závodov v okolí /VW Bratislava/. Všetky procesy v rámci predmontáže a montáže ako aj skladovania sú čisté a ekologicky nezávadné.

Zriadenie PP DNV je podmienkou ďalšieho rozvoja výroby vo Volkswagen Slovakia, a.s.

Činnosť parku pozitívne ovplyvní sociálno-ekonomickú oblasť:

- prispeje k vytvoreniu nových pracovných príležitostí a zvýši sa ponuka pracovných príležitostí,
- dôjde k pozitívnemu ovplyvneniu sociálneho vývoja a demografických ukazovateľov v širšom okolí podniku
- napomôže k rozvoju podnikateľských aktivít súvisiacich s rozšírením výroby a k rozvoju okolitých sídiel, v ktorých je možné očakávať rozvoj bytovej výstavby a s tým súvisiacich služieb a maloobchodu
- investícia bude mať pozitívny regionálny význam.

Výpočet prínosov parku pre štát:

Aktuálna priemerná mzda v okrese:.....	18 231 SKK/mesiac
Počet zamestnancov.....	965
Počet rokov.....	5
Daň z príjmu fyzických osôb.....	81 060 000 SKK ¹
Odvody zamestnávateľov do fondov (38 %).....	401 247 000 SKK
Odvody zamestnancov do fondov.....	135 486 000 SKK
Spolu príjmy (prínosy parku v 5 rokoch).....	617 793 000 SKK

¹ pre výpočet boli použité tabuľky pre výpočet dani z príjmu fyzických osôb pre rok 2002

Náklady – celková výška požadovanej dotácie: 83 633 455 SKK

Pomer prínosy : náklady 7,4:1

Z uvedeného vyplýva, že predpokladané prínosy priemyselného parku dosiahnu za 5 rokov jeho činnosti hodnotu 7,4 krát vyššiu ako sú náklady na jeho vybudovanie.

6. PRÍPADOVÁ ŠTÚDIA - VOLKSWAGEN SLOVAKIA, a.s.

V súvislosti s postupným vývojom spoločnosti, jej transformáciou, rozvojom podnikania, ale aj so zvyšujúcimi sa nárokmi bežného obyvateľa sa osobné automobily stávajú do istej miery strategickým artiklom, potreba ktorého má rastúci trend, a to nielen vo svete, ale aj u nás. Existujúcu medzeru v danej oblasti vyplnil podnik Volkswagen Bratislava, ktorý sa stal jedným z najvýznamnejších podnikov na Slovensku v oblasti strojárkej výroby.

6.1. História podniku

Založenie závodu na výrobu automobilov – Bratislavské automobilové závody (BAZ) - bolo zrealizované počas socializmu v relatívne neskorom období (1.7.1971), ako reakcia na politický tlak založiť určitú formu výroby automobilov na Slovensku. Spočiatku boli jej prevádzky sústredené len na závod na Mlynských Nivách, neskôr pribudli výrobné priestory v Devínskej Novej Vsi (súčasný Volkswagen, kde sa s výstavbou začalo v roku 1975), v Petržalke (Motokom, s.r.o.) a v kameňolome v blízkosti Devínskej Novej Vsi (niekdajší Presskam, s.r.o., Bratislava). V továrni v DNV rozprestierajúcej sa na ploche 990 000 m² sa mali vyrábať naše slovenské automobily. Výroba v závode však uviazla na podvozkoch určených pre vozidlá značky Škoda. Vyrábali sa tu ďalej hydraulické žeriavy a nakladače, manipulačné zariadenia, zariadenia pre technickú obsluhu automobilov, kontrolné a diagnostické zariadenia spaľovacích motorov, servisné príslušenstvo. BAZ bol klasickým pobočným závodom siete Škoda s malou autonomitou výroby (P. Pavlínek, A. Smith, 1998).

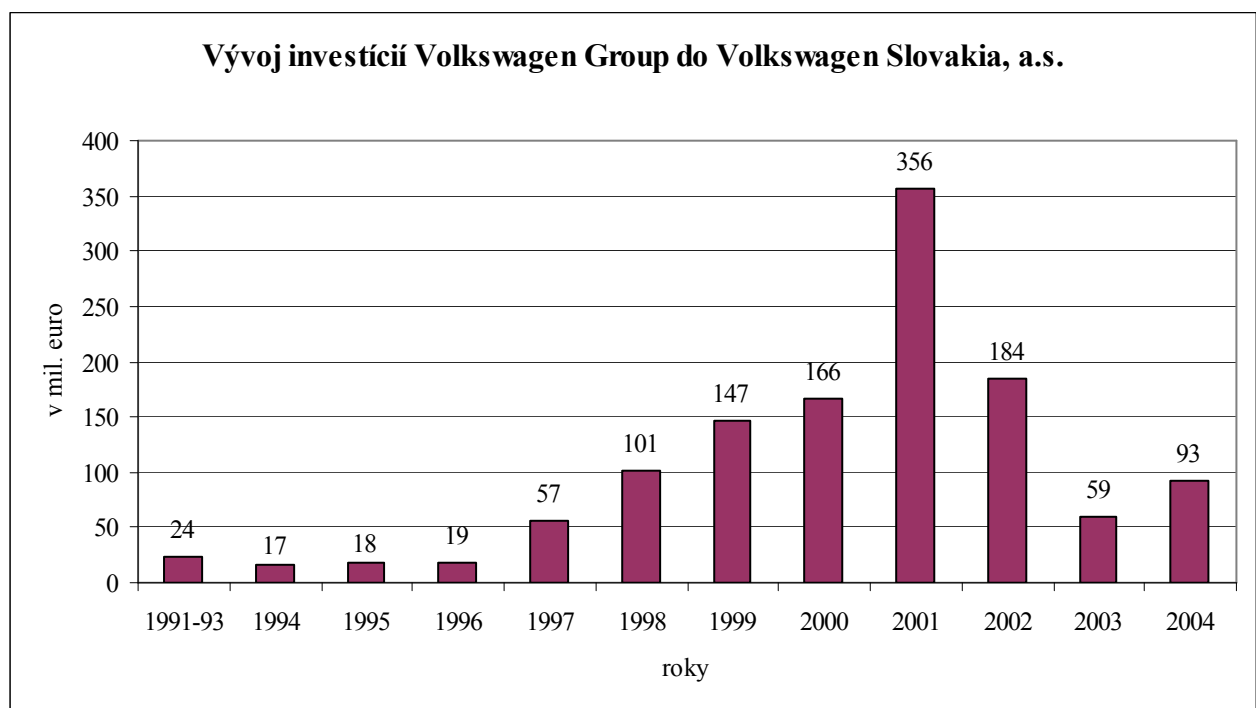
6.2. Vývoj podniku po roku 1989

Na začiatku deväťdesiatych rokov sa situácia v podniku zmenila. Ani BAZ sa nevyhli potrebe reštrukturalizácie výroby. O vstup do podniku prejavili záujem viaceré zahraničné automobilky. Do riešenia problémov podniku vstúpila vláda a z dvoch zahraničných firiem, ktoré mali o podnik vážny záujem (General Motors a Volkswagen) v konkurze uspel nemecký koncern. Zmluvné strany Volkswagen AG, Bratislavské automobilové závody, a.s. a vláda Slovenskej republiky podpísali 12.marca 1991 "Základnú dohodu" o vytvorení novej spoločnosti a o podnikateľskom zámere. Postupne nasledovalo podpísanie "Definitívnej dohody" upravujúcej stanovú spoločnosti, rozsah a spôsob vloženia kapitálového príspevku a ďalej "Zmluvy o prevode a prechode aktív". Volkswagen (VW) Bratislava, s.r.o. bola založená ako joint venture spoločenskou zmluvou zo dňa 30.5.1991 so základným kapitálom približne 60 mil. DEM. Zakladateľmi firmy boli VW AG Wolfsburg a BAZ, a.s., Slovenská republika, pričom VW Wolfsburg sa podieľal 80 % (48 mil. DEM) a 20 % vlastnili BAZ. Nemecký koncern získal výhradné právo kúpy akcií BAZ po uplynutí piatich rokov od podpísania spoločnej zmluvy. Keďže však závod BAZ zápasil s problémami, bola podniku VW udelená výnimka na predčasné odkúpenie zvyšných akcií. Preto v júni 1994 zvýšil VW svoj podiel na 89,4 % (96,2 mil. DEM) a začiatkom roka 1995 sa stáva spoločnosťou so 100 % podielom VW s kapitálom 108,2 mil. DEM. Upísané základné imanie spoločnosti pri jej vzniku predstavovalo 2 mld. Sk.

Strategickou víziou materskej spoločnosti vo Wolfsburgu pri zakladaní závodu VW v Bratislave, bolo rozšíriť kapacitný potenciál pred očakávanou expanziou na nové trhy a pred ich otvorením sa západu. Rozhodujúcu úlohu pri vstupe spoločnosti na Slovensko malo z jej pohľadu niekoľko faktorov. Popri výhodnej strategicko-geografickej polohe pre distribúciu výrobkov na trhy strednej a východnej Európy, to boli aj celkovo pozitívne hospodárske podmienky a vysoká sociálna schopnosť dospieť ku kompromisu. Napriek tvrdým začiatkom, keď k dispozícii boli iba výrobné haly, naskytila sa obrovská šanca realizovať najmodernejšie výrobné a pracovno-organizačné štruktúry a uspieť tak v konkurencii.

VW umiestnil vo svojom bratislavskom podniku v priebehu rokov 1991-94 viac ako 130 mil. DEM (zahrnuté sú v tom aj prostriedky pri kúpe závodu). Tieto tvorili v tom čase, najmä v dôsledku všeobecne nízkeho prílevu investícií, približne 12 % z celkového objemu investícií na Slovensku (P. Švec, 1995). Investície Volkswagenu za toto obdobie nemožno považovať za nízke, avšak v porovnaní s jednotlivými investíciami nadnárodných spoločností do podnikov v krajinách strednej a východnej Európy nepredstavovali svojou výškou nič mimoriadne, v pomeroch slovenskej ekonomiky však áno. Významné investičné aktivity bratislavského závodu boli spojené s ambíciou koncernu vybudovať v regióne strednej Európy rozsiahle výrobné kapacity. Ambície ďalšieho rastu sa prejavili aj v transformácii spoločnosti z VW Bratislava, s.r.o. na VW Slovakia, a.s. k 1.1.1999. Akciová spoločnosť bola založená bez výzvy na vypisovanie akcií, zakladateľskou listinou a rozhodnutím zakladateľa. Ako právny nástupca preberá nová spoločnosť všetky práva a povinnosti spoločnosti VW Bratislava, s.r.o.. Vznikom akciovej spoločnosti sa začína nová etapa rozvoja automobilového priemyslu na Slovensku s rozšíreným výrobným sortimentom a novými pracovnými príležitosťami.

Graf č.14

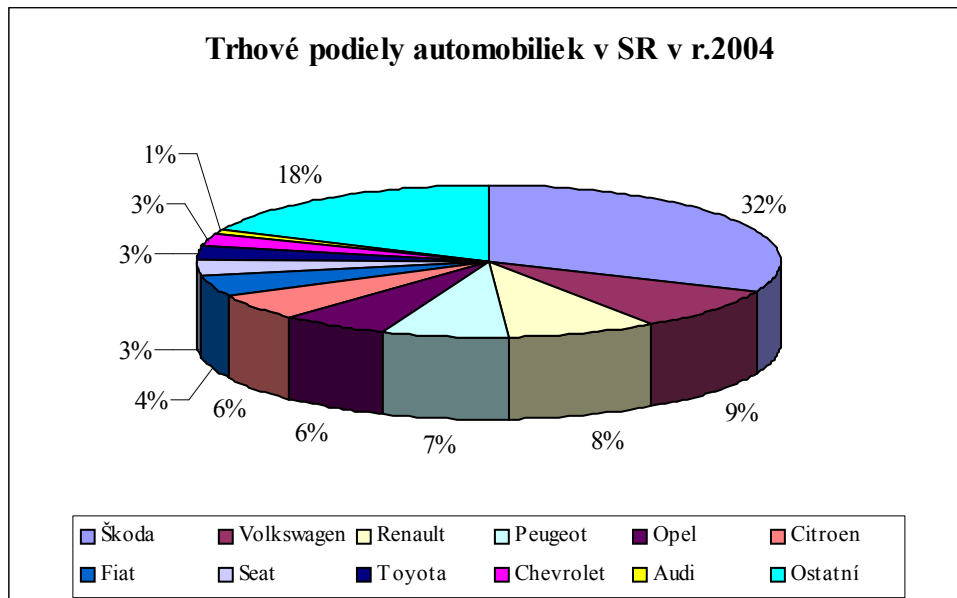


Prameň: Volkswagen Slovakia, a.s., oddelenie pre styk s verejnosťou (2005)

VW je už od začiatku 90. rokov - predovšetkým v krajinách V4 - v pozícii najaktívnejšieho predstaviteľa globálnej automobilovej výroby. Nemecký koncern získaním Škody a vybudovaním výrobných prevádzok v Poznani (VW), Bratislave (VW) a Győri (Audi) podstatne rozšíril svoj globálny vplyv v jednom z najpotenciálnejších trhových priestorov v Európe. I keď objemy produkcie všetkých automobiliek v súčasnosti presahujú schopnosti trhu absorbovať takéto objemy, v regióne existujú rezervy v automobilizácii obyvateľstva, ktoré majú tendenciu vyrovnať sa v najbližších rokoch so západoeurópskymi parametrami. V dlhodobejšom výhľade (po saturácii trhu) sa predaj automobilov opäť zníži. Vďaka úspešnosti automobilky Škoda na trhoch strednej Európy, ku ktorej prispelo značné skvalitnenie výrobkov po vstupe VW a tradícia z čias socializmu, ako aj vďaka prezieravým marketingovým postupom si VW už dlhší čas upevňuje svoju pozíciu na špici predajnosti v tomto regióne (viď graf č.15). Zároveň je nutné poznamenať, že koncern VW nie je už

koncernom zo začiatku 90. rokov, kedy (vrátane Škody) kontroloval 4 významné automobilky. V priebehu deväťdesiatich rokov sa stal najväčšou európskou automobilkou, ktorá zastrešuje 11 značiek. Vlnu konjunktúry v automobilovom priemysle v druhej polovici 90. rokov tak dokázal VW zužitkovať najlepšie.

Graf č. 15



Prameň: Volkswagen Slovakia, a.s., oddelenie pre styk s verejnosťou (2005)

Úloha, ktorú zohrávala BAZ-ka počas socializmu - pobočný závod siete Škoda s malou autonomiou výroby, ktorý bol zameraný na subdodávky do materskej spoločnosti, bez významnejšej kompetencie rozhodovať a s minimálnym vplyvom na kompletizáciu osobných automobilov, bola nahradená výrobou miestnych trhových výrobkov a komponentov pre korporáciu VW s globálne integrovanou stratégiou znižovania cien (P. Pavlínek, A. Smith, 1998). Miestna upevnenosť VW Bratislava je v tomto období veľmi obmedzená. Izolovanosť od svojho miestneho ekonomického a inštitucionálneho prostredia má samozrejme dopad i na vnútornú organizáciu práce a výrobný profil bratislavského závodu. Relatívny úspech VW Bratislava v zmysle zvýšenia produktivity a exportného potenciálu nebol podporený rozvojom miestneho prostredia, ale skôr jeho integráciou do globálnej stratégie znižovania výrobných nákladov. Stimulovanie miestneho ekonomického rozvoja je v tomto prípade limitované. VW v tomto období je jasným príkladom nízkomzdovej defenzívnej reštrukturalizácie.

6.3. Štruktúra výroby Volkswagen Slovakia, a.s.

Po rozsiahlej rekonštrukcii zastaraných výrobných priestorov BAZ v Devínskej Novej Vsi bol 21. decembra 1991 zmontovaný prvý automobil so značkou Volkswagen, konkrétne Volkswagen Passat. Montáž automobilov prebiehala spočiatku (v roku 1992 spolu 2175 kusov) systémom SKD (semi-knocked-down). Tento systém výroby znamenal kompletizáciu sto položiek pri montáži automobilu, čiže automobil prichádzal do montážneho závodu v Bratislave čiastočne zložený a slovenskí pracovníci sa na ďalšej montáži podieľali celkovo 100 položkami, prípadne boli čiastočne zmontované automobily zasielané na kompletizáciu do ďalšieho montážneho závodu koncernu VW. V nasledujúcich etapách do konca novembra 1992 sa počet položiek zvýšil až na 1500 a pokračoval vo forme závesnej montáže, pričom od decembra 1992 prebiehala systémom montáže CKD (completely-knocked-down), ktorá zahŕňala okolo dvetisíc položiek. V tomto období sa kompletizované automobily skladali výlučne z importovaných súčiastok, ktoré sa dovážali z Nemecka z centrálného skladu vo

Wolfsburgu, prípadne z partnerských subdodávateľských podnikov roztrúsených po celej Európe.

Paralelne s nábehom výroby Passatov prebiehali rozsiahle prípravy na spustenie výroby prevodoviek, do ktorej sa až do roku 1995 plánovalo s investíciami 650 mil. DEM. V prvej etape rozvoja podniku, kedy došlo k začatiu výroby automobilov, neboli v podniku dosahované parametre efektívnosti. Sériová výroba automobilov dosahovala veľmi nízke počty, pri ktorých nebolo možné využívať efekty úspor z rozsahu výroby. Montáž automobilov prebiehala prevažne využívaním tímovej práce, bez použitia automatizácie. Takýto systém montáže bol pre nemecký koncern najvýhodnejší, keďže využíval lacnú pracovnú silu miestnej ekonomiky, s ktorou boli spojené náklady odhadované na jednu desatinu pracovných nákladov v Nemecku (P. Pavlínek, A. Smith, 1998). Manuálne pracujúci robotníci v bratislavskom montážnom závode boli na rozdiel od vysokoautomatizovaných montážnych liniek v nemeckých a iných západoeurópskych závodoch s relatívne vyššími pracovnými nákladmi pomerne flexibilní.

Výhoda lacnej pracovnej sily na Slovensku, ako aj výsledky manažérskych schopností v podniku, ktoré sa časom prejavili aj v dosahovaných úrovniach kvality, prispeli k presunu výroby vozidiel so značnou typovou rozmanitosťou, na ktorú by použitie automatizovaných montážnych liniek bolo veľmi neefektívne a najmä nedostatočne flexibilné. Moderné automobilky už nepracujú systémom výroby na sklad, ktorý značne zvyšuje náklady, no využívajú rôzne obdoby produkčných systémov – „výroby bez strát“ (lean production) a aplikovaním just in time – JIT - dodávok. Systém funguje tak, že automobilka nevyrába autá na sklad, ale pre konkrétnych zákazníkov na základe presnej špecifikácie typu motora, farby, vyhotovenia, vnútornej výbavy atď. V celom koncerne VW funguje elektronický systém, do ktorého predajca zadá presnú špecifikáciu objednávky zákazníka prostredníctvom tzv. primárnych kódov (vyplnenie prehľadného dotazníka zákazníkom). V centrálnej databáze VW, kde sa sústreďujú objednávky, všetky objednávky rozdelia a zadajú na výrobu do jednotlivých závodov podľa ich výrobných programov (M. Benediková, 1998b).

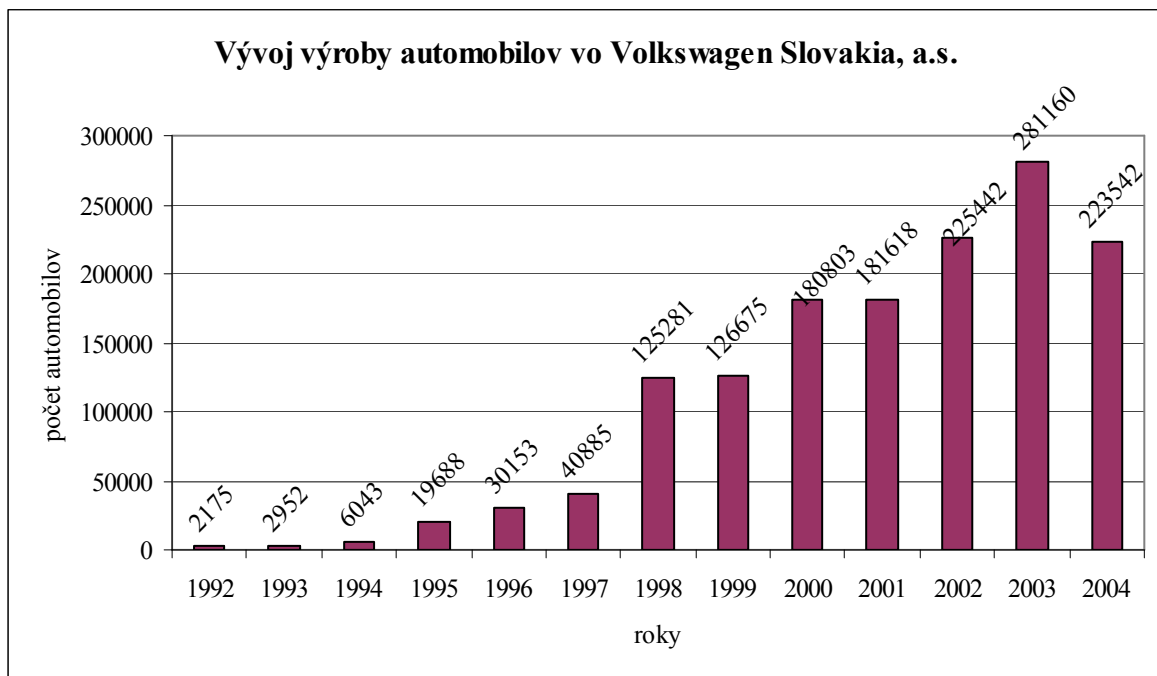
Popri montáži automobilov Passat a príprave výroby prevodoviek, prijalo vedenie koncernu rozhodnutie pokračovať s presunom niektorých výrobných činností do Bratislavy. V septembri roku 1993 bola uvedená do prevádzky lakovňa s dennou kapacitou 120 až 150 vozidiel a od marca 1994 postupne nabieha výroba karosérií, ktorá sa v septembri 1994 presunula do novovybudovaných priestorov komplexnej karosárne na výrobu Passatov. Okrem postupne sa zabehávajúcej výroby Passatov sa montáž automobilov rozšírila na ďalší typ - Golf, ktorý mal pokryť dopyt na trhoch strednej a východnej Európy (J. Prosnan, 1994). Bratislavský závod sa tak stal rozhodujúcim výrobcom modifikácii automobilov Golf Syncro (s pohonom všetkých štyroch kolies) v sérii Limousine a Variant, ktorý bol dovtedy montovaný v závode vo Wolfsburgu v Nemecku, pričom v roku 1995 sa stal bratislavský závod jediným výrobcom týchto automobilov na svete (P. Švec, 1995). Vedenie koncernu uprednostnilo v súťaži (medzi jednotlivými dcérskymi spoločnosťami) o tento výrobný program bratislavský závod najmä preto, že je vybavený pružnými kapacitami - na rozdiel od automatizovaných liniek, pomerne flexibilnou - manuálne pracujúcou ľudskou silou, s ktorou boli spojené pre koncern relatívne nízke náklady, vhodné na realizáciu malosériových a špeciálnych projektov. „Flexibilita vo výrobe nie je závislá na metódach technologicky intenzívnej flexibilnej výroby, ale na flexibilitate pracovníkov, pričom náklady na výrobu sú dostatočne nízke na to, aby bola dosiahnutá efektívnosť a rýchla zmena na nové výrobky.“ (P. Pavlínek, A. Smith, 1998). V septembri 1994 bola spustená sériová výroba prevodoviek, ktorých bolo skompletizovaných ešte do konca roka 46 tisíc.

Výrobný program bratislavskej automobilky sa postupne ďalej modifikoval. 30. mája 1997 sa začalo s výrobou Volkswagenu Passat B5, pričom výroba v bratislavskom závode bola s týmto typom automobilu spojená iba do konca tohto roka. Toto krátkodobé využitie

prevádzky montáže Passatu v Bratislave bolo odôvodnené uspokojením počiatocného dopytu po uvedení tohto automobilu na trh. 12. septembra 1997 sa začalo s výrobou modelu VW Golf A4 (P. Vašina, 1997). Obrovským impulzom rozvoja bratislavského závodu, ako aj všeobecne automobilového priemyslu na Slovensku bolo rozhodnutie vedenia koncernu v druhej polovici roka 1999. Po dvojročnom zvažovaní vybralo pre montáž luxusných terénnych automobilov VW Colorado spomedzi dvanástich potenciálnych lokalít práve Bratislavu (J. Prosnan, 1999). Nový model, patriaci do vyšších cenových kategórií, je výsledkom spolupráce koncernu VW s automobilkou Porsche.

Výrobný program VW Slovakia možno rozdeliť do troch častí: výroba automobilov, prevodoviek a komponentov. V súvislosti s rozvojom bratislavskej automobilky, bolo naplánované podstatné rozšírenie výrobných kapacít, ktoré mali do roku 2000 dosiahnuť schopnosť kompletizácie viac ako 1000 automobilov denne (M. Benediková, 1998a). Produkcia automobilov, v ktorej bola od februára 1998 zavedená nepretržitá prevádzka (v montáži; v júni v karosárni a v júli aj v lakovni), narástla z úrovne 40 885 vozidiel v roku 1997 až na 125 281 v roku 1998 a 281 160 automobilov v roku 2003 (vid' graf č.16).

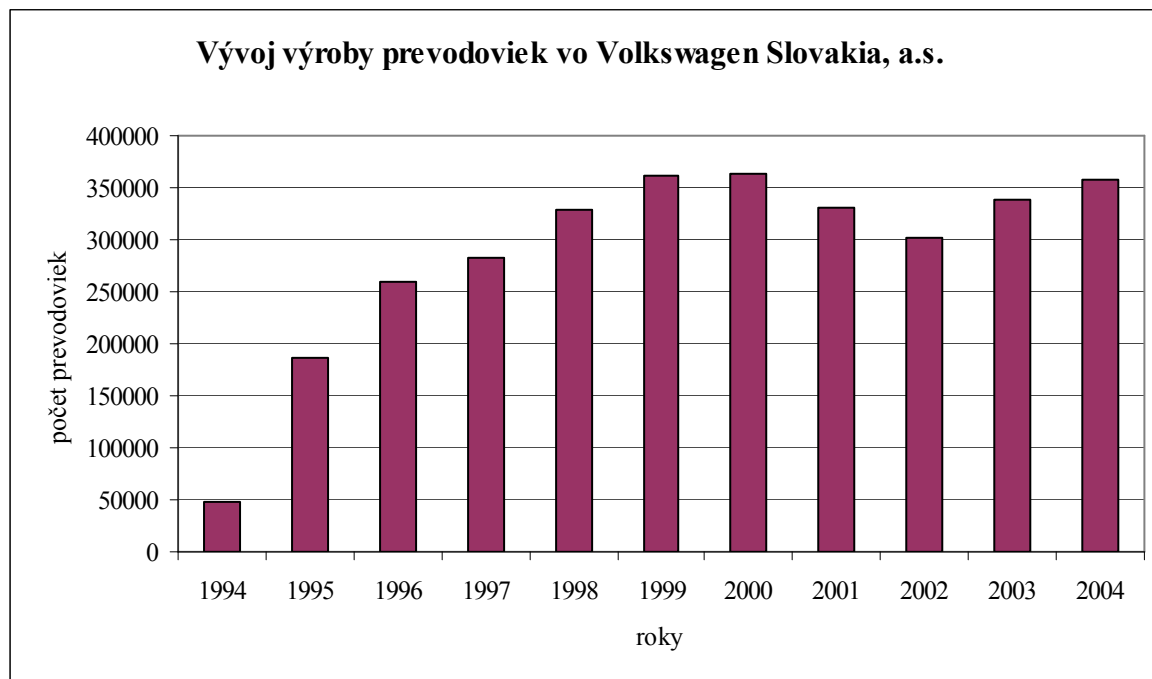
Graf č.16



Prameň: Volkswagen Slovakia, a.s., oddelenie pre styk s verejnosťou (2005)

Od augusta 1994 sa začala sériová výroba prevodoviek, čomu predchádzali intenzívne rokovania medzi VW Slovakia a VW Kassel, najväčším výrobcom prevodoviek v rámci koncernu. Tieto prevodovky sa dodávajú do vozidiel vyrábaných vo VW Slovakia, ale aj v montážnych závodoch v Nemecku, Španielsku, Mexiku a Južnej Afrike. Vývoj výroby prevodoviek možno pozorovať na grafe č.17.

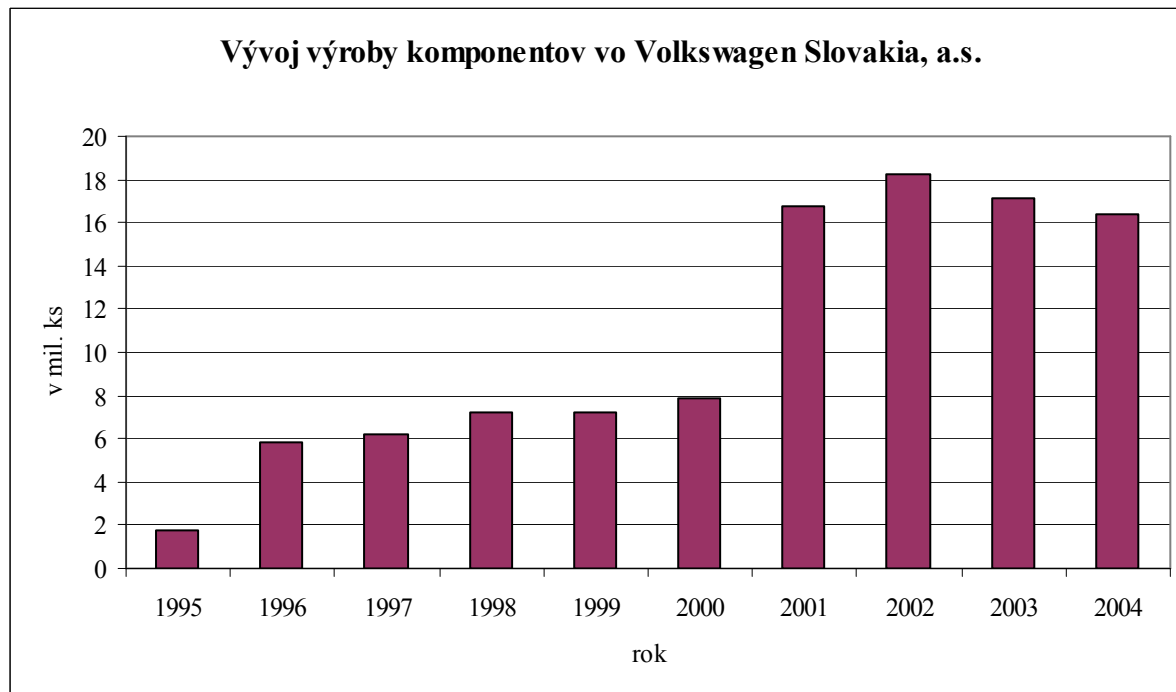
Graf č.17



Prameň: Volkswagen Slovakia, a.s., oddelenie pre styk s verejnosťou (2005)

Ďalšou dôležitou položkou výroby VW Slovakia, a.s. je výroba komponentov. Začalo sa s ňou v roku 1995, pričom najväčší progres sa dosiahol v roku 2001, kedy koncern vyčlenil financie na jej výrazné zvýšenie (viď graf č.18).

Graf č. 18

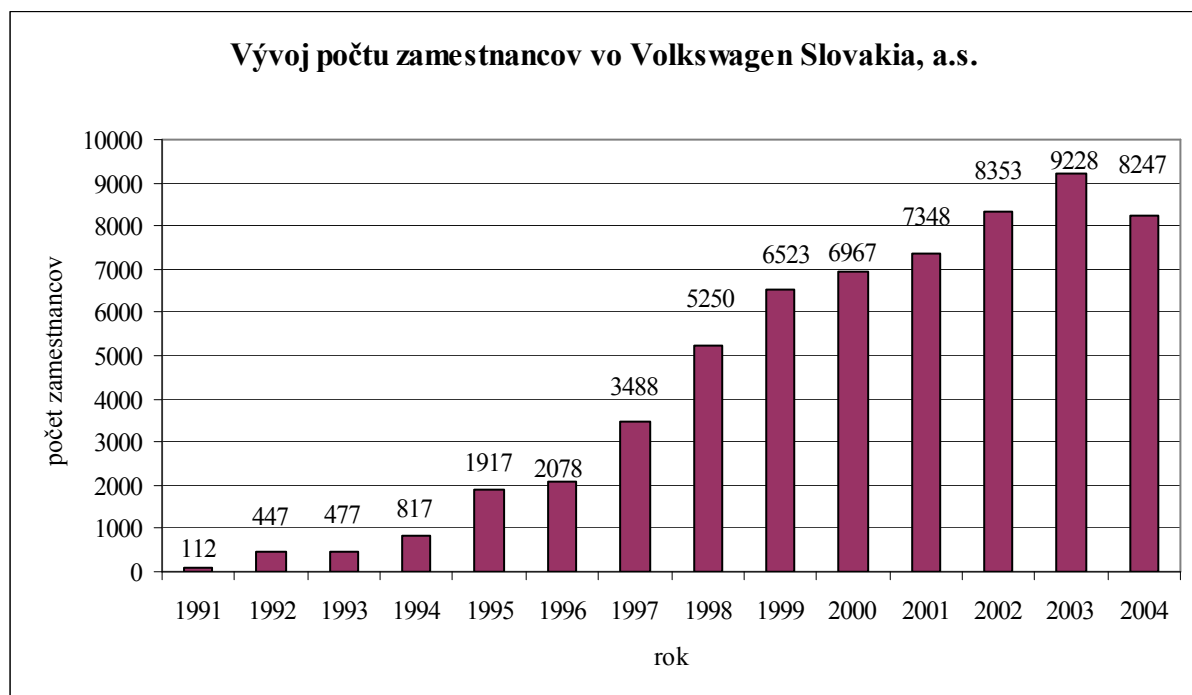


Prameň: Volkswagen Slovakia, a.s., oddelenie pre styk s verejnosťou (2005)

6.4. Vývoj zamestnanosti vo Volkswagen Slovakia, a.s.

Počet zamestnancov automobilky sa zvyšoval v priebehu rokov 1991 - 1994 relatívne pomalším tempom v porovnaní s prírastkom počtu pracovníkov v roku 1995. Na tomto zvýšení sa podieľal najmä začiatok výroby prevodoviek a neskôr i komponentov k prevodovkám v novovytvorených priestoroch v areáli automobilky v Devínskej Novej Vsi (viď graf č.19). Nielen tieto aktivity, ale samozrejme i pribúdanie nových montážnych priestorov si vyžadovalo zvyšovanie pracovných stavov. Hlavnými dôvodmi pre výber BAZ-ky pre spoločný podnik s Volkswagenom boli nízke pracovné náklady a existencia pracovnej sily v tomto regióne, za účelom zvýšenia konkurencieschopnosti nákladov. I keď argument existencie pracovnej sily nemusí byť natoľko významný, keďže pôvodní zamestnanci BAZ-ky netvoria významnejší podiel zo súčasných zamestnancov Volkswagenu, ktorí boli prijímaní do zamestnania zo širokého okolia (P. Pavlínek, A. Smith, 1998). Podľa počtu zamestnancov sa VW Slovakia radí medzi veľké podniky. Podnik má zavedené vlastné členenie zamestnancov podľa účasti vo výrobnom procese, kategória Direkt = pracovníci priamo zúčastnení vo výrobnom procese, kategória Indirekt = pracovníci zúčastnení nepriamo. Vlastní zamestnanci pracujú výlučne buď priamo vo výrobnom procese alebo v administratívnom a riadiacom aparáte spoločnosti. Ostatné činnosti – ochrana majetku, závodné stravovanie, doprava, odvoz a zneškodnenie odpadu, prevádzka bufetu, upratovanie kancelárskych priestorov, čistenie hál, údržba, opravy atď. sú zabezpečované externými spoločnosťami. Podnik zamestnáva externých pracovníkov formou „body leasingu“ a tiež študentov vysokých škôl formou „Dohody o pracovnej činnosti“.

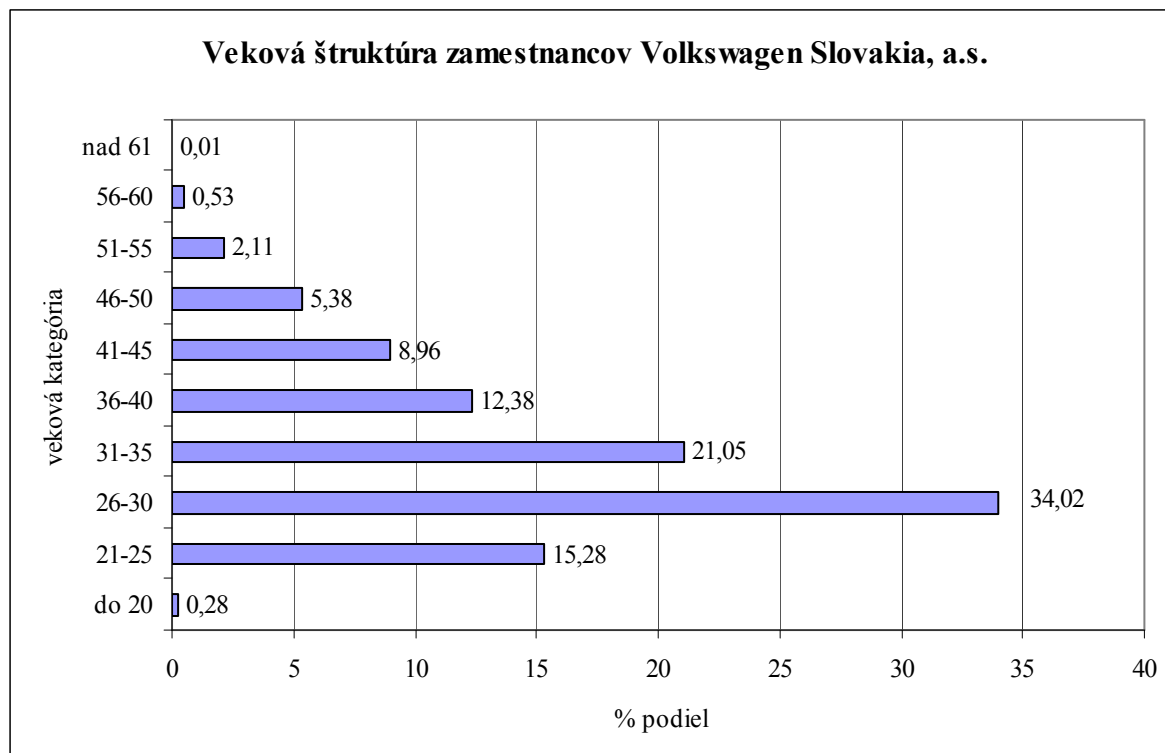
Graf č.19



Prameň: Volkswagen Slovakia, a.s., oddelenie pre styk s verejnosťou, (2005)

Z hľadiska vekového zloženia zamestnancov VW Slovakia, a.s., majú dominantné postavenie hlavne vekové kategórie v rozmedzí od 21-35 rokov (viac ako 70%). Naopak pomerne malý podiel tvoria zamestnanci nad 51 rokov. Priemerný vek zamestnancov automobilky je 32,6 rokov.

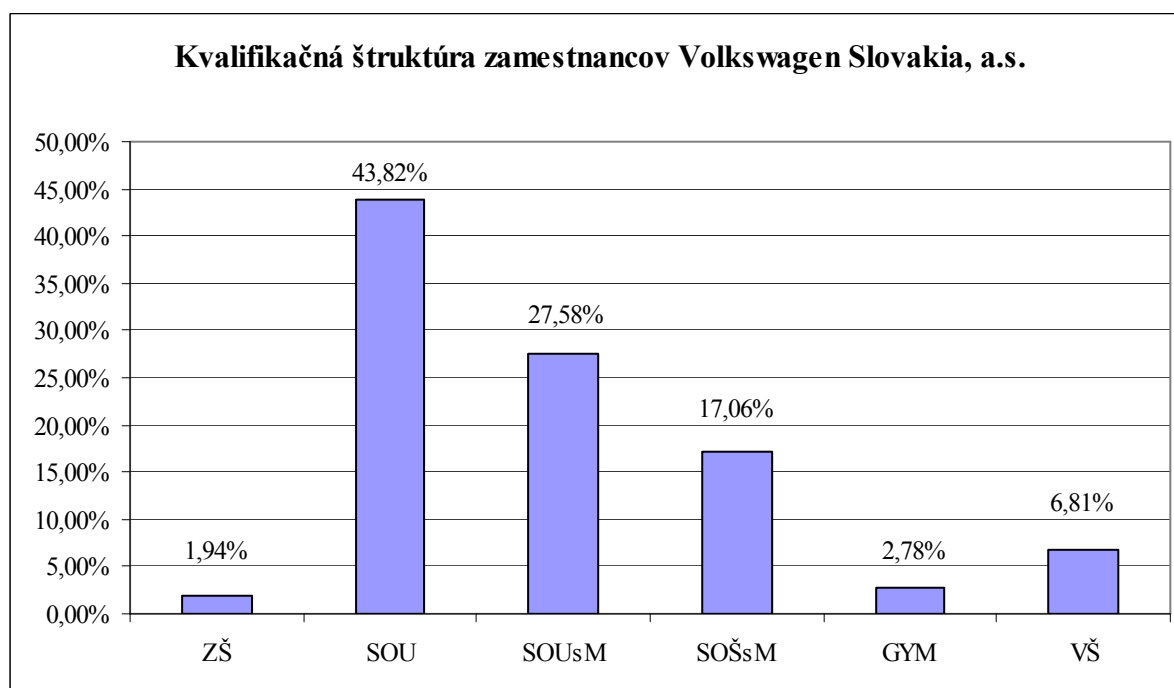
Graf č.20



Prameň: Volkswagen Slovakia, a.s., oddelenie pre styk s verejnosťou

Z hľadiska kvalifikačnej štruktúry dominujú absolventi stredných odborných učilíšť bez maturity (43,8%), stredných odborných učilíšť s maturitou (27,6 %) a stredných odborných škôl s maturitou (17%). Vysokoškolsky vzdelaní tvoria necelých 7% zamestnaných vo VW Slovakia, a.s.

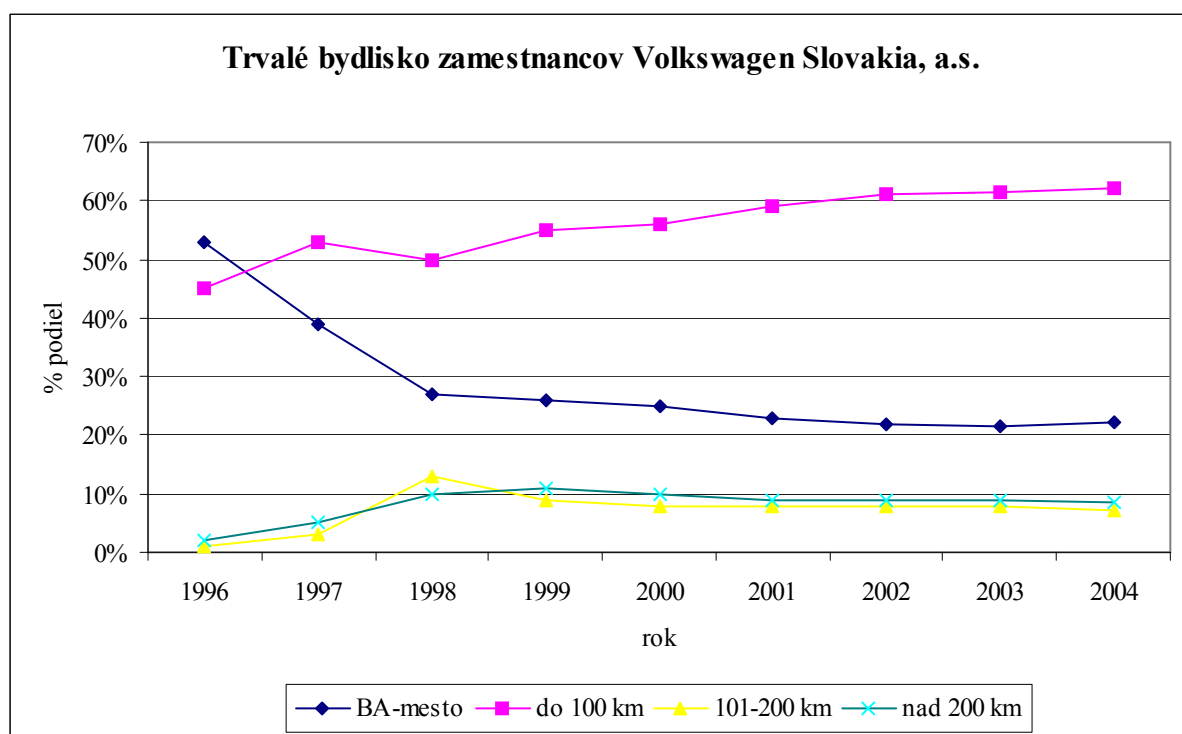
Graf č. 21



Prameň: Volkswagen Slovakia, a.s., oddelenie pre styk s verejnosťou (2005)

Napriek motivácii spojenej s ponukou nadpriemerne vysokej mzdy pre zamestnancov vo výrobných linkách mal bratislavský Volkswagen problémy s obsadzovaním novovytvorených pracovných miest dostatočným množstvom pracovníkov, ktorí by spĺňali požadované kritériá kvality a spoľahlivosti. Miestny pracovný trh nedisponoval potrebnými kapacitami kvalifikovanej i nekvalifikovanej pracovnej sily, preto bolo vedenie podniku prinútené zmeniť orientáciu na okolité regióny Bratislavy. Kým v roku 1996 pochádzalo viac ako 50 % pracovníkov z Bratislavy, 45 % z okolia do vzdialenosti 100 km a zvyšok z ostatných častí Slovenska, do začiatku roku 1998 sa tento pomer podstatne zmenil v neprospech Bratislavy (viď graf č.22). Nevyhnutným opatrením sa tak stalo zabezpečenie dopravy pracovníkov zo vzdialenejších regiónov Slovenska (K. Začková, 1998). Jedným z dôvodov (i keď nie natoľko podstatným) vyčlenenia určitých prevádzok mimo Bratislavy, konkrétne do Martina a Košíc, boli aj narastajúce problémy, súvisiace s postupným nasycovaním trhu práce v širšom regióne Bratislavy.

Graf č.22



Prameň: Volkswagen Slovakia, a.s., oddelenie pre styk s verejnosťou (2005)

6.5. Dodávateľsko-odberateľské vzťahy Volkswagen Slovakia, a.s.

Situácia VW Slovakia na začiatku deväťdesiatych rokov nebola jednoduchá. Keďže do roku 1991 sa tu nekompletizovali automobily, musel si podnik začať vytvárať sieť dodávateľov. Systém JIT musel byť v tomto čase realizovaný problematickým prevozom komponentov na značné vzdialenosti. Buď od dodávateľov, resp. výrobných prevádzok koncernu v Nemecku alebo od dodávateľov sústredujúcich sa v zázemí Škody Mladá Boleslav. Podmienky českej Škodovky vďaka už za socializmu existujúcej základni výrobcov komponentov, tradícii finálnej výroby automobilov, (v tom čase) neporovnateľným objemom výroby a aj vďaka celkovému proinvestorsky vnímanému prostrediu boli pre potenciálnych dodávateľov neporovnateľne lákavejšie a ich sústredenie v blízkosti montáže automobilov dokonca nevyhnutné. Bratislavský Volkswagen bol preto v porovnaní so Škodou podnikom s úplne odlišným charakterom, fungovaním i významom.

Intenzita vytvárania dodávateľských vzťahov medzi výrobcami komponentov a ich zákazníkmi (finálnymi výrobcami automobilov) je však v podstate závislá predovšetkým na aktivite dodávateľa. Toto sa týka najmä slovenských strojárskych podnikov, ktoré deklarovali záujem o vstup do dodávateľských sietí VW, či iných automobiliek. Podniky však boli v tomto čase len v počiatočných fázach dlhodobejšieho procesu budovania kvalitatívnych štandardov, ako aj budovania si imidžu spoľahlivého partnera. Kvalitatívne kritériá dodávateľov komponentov v tomto období neboli v prevažnej miere spĺňané. Schopnosť presadiť sa vo vysokokonkurenčnom prostredí výrobcov bola zo strany, v tej dobe transformujúcich sa podnikov, veľmi obmedzená. Príčinou bol absolútny nedostatok potrebných investícií do získavania medzinárodných certifikátov (ISO), no najmä do certifikátov, ktoré vyžadujú nemecké automobilky (VDA 6.1). Vďaka „slovenskému spôsobu“ privatizácie, ktorý uprednostňoval domácich záujemcov na úkor zahraničných a viac-menej znemožnil zahraničnému kapitálu podieľať sa na rozvoji existujúcich podnikov, vzhľadom na svoj program výroby a jeho kvalitu - potenciálne schopného uspieť v globálnej konkurencii automobilového priemyslu, stratili slovenské dodávateľské závody oproti konkurencii niekoľko rokov, počas ktorých možno ich existenciu zhodnotiť iba ako „prežívanie“. Na prienik do dodávateľského systému im chýbal strategický partner, bez ktorého je vyvíjanie aktivity pri zabezpečovaní odbytu nesmierne náročné. Na rozdiel od vstupu VW do českej Škodovky, na ktorú bol naviazaný komplexný systém dodávateľov a investor ich i keď v obmedzenej miere prinútil k modernizácii, v bratislavskom VW sa začínalo od „nuly“ (P. Pavlínek, A. Smith, 1998).

Okrem vybudovania závodu na výrobu káblových zväzkov v Krškanoch pri Nitre sa koncern nezapojil v dovtedajšom rozvoji do serióznejších aktivít v oblasti budovania subdodávateľskej siete v prostredí miestnej ekonomiky. Vedenie bratislavského Volkswagenu verbálne deklarovalo záujem o výrobky od slovenských subdodávateľov, pričom argumentovalo vysokými logistickými nákladmi závodu, tieto však ani zďaleka neboli také vysoké, aký bol profit z využívania výhod súvisiacich s nákladmi na miestnu pracovnú silu. I keď kvalitatívne požiadavky zo strany koncernu boli postupom času schopní spĺňať viacerí slovenskí výrobcovia automobilov, ich komponentov, nestačilo to na presadenie sa v konkurenčnom boji. Budovanie subdodávateľskej siete teda prebiehalo na škodu oboch strán pomerne pomalým tempom.

Komponenty do zhotovovaných automobilov boli v plnej miere dovážané z viacerých štátov západnej Európy. Zapojenie slovenských dodávateľov zostávalo stále v deklaratívnej rovine. P. Pavlínek, A. Smith (1998) dokonca uvádzajú, že vedúci management naznačuje, že rozvoj ďalších miestnych dodávateľov je nepravdepodobný. Významnosť tohto argumentu určite potvrdzuje i fakt, že s cieľom výraznejšie podporiť produkčnú schopnosť bratislavskej filiálky VW sa začiatkom októbra 1995 zriadilo špeciálne priame vlakové spojenie medzi závodom v Bratislave a materskými výrobnými podnikmi v Nemecku. Zo strany koncernu VW nebola vyvíjaná významnejšia podpora zakladaniu joint venture domácich firiem so zahraničnými výrobcami komponentov. V tom čase boli jedinými známymi komponentami vyrábanými na Slovensku a montovanými do automobilov prevodovky, ktoré sa zhotovovali v samotnom areáli automobilky.

K zvýšeniu pridanej hodnoty produkovanej na Slovensku prispelo zvýšenie kapacít v pôvodných priestoroch závodu, no najmä dobudovanie úplne nových výrobných hál na pozemkoch, priamo susediacich s automobilkou, ktoré koncern odkúpil za účelom perspektívneho rastu do budúcnosti. Napriek expanzii závodu s medziročným trojnásobným rastom produkcie dlho nedochádzalo k adekvátnemu presunu kapacít systémových dodávateľov do jej blízkosti. S podobným javom sa stretol aj D. Sadler (1994), pri štúdiu priestorových aspektov rozširovania výroby v závode Nissanu v Sunderlande v severovýchodnom Anglicku. "V prvých štádiách výroby dosahoval počet zhotovených

automobilov okolo 100 000 za rok (v roku 1991), toto množstvo bolo však príliš nízke na to, aby prinútilo mnohých producentov komponentov zmeniť lokalizáciu výrobných prevádzok do priestorov s menšou vzdialenosťou k svojmu zákazníkovi“. Dodávky Volkswagenu sa naďalej realizovali dovozom zo značných vzdialeností (vzdialeností, ktoré znemožňujú uspokojivé aplikovanie systému JIT). Každý deň prichádzalo (a naďalej prichádza) do Devínskej Novej Vsi niekoľko desiatok kamiónov a viac ako 20 vlakov naložených potrebnými komponentami a rovnaký počet s hotovými automobilmi odchádza späť (viď obr. č.2 a 3). Dodávky komponentov vlakovými súpravami smerujú do Bratislavy z troch štátov: Nemecka (Kassel, Wolfsburg, Braunschweig, Salzgitter, Ingolstadt), Španielska (Pamplona) a Rakúska (Magna).

Obr. č.2 : Dodávky komponentov do Volkswagen Slovakia, a.s. železničnou dopravou



Prameň: Volkswagen Slovakia, a.s., oddelenie pre styk s verejnosťou (2005)

Čo sa týka dodávok kamiónovou dopravou, tu je štruktúra o niečo odlišná. Prevahu majú dodávky zo Španielska, kde sa vytvorili dve tzv. konsolidačné centrá v Barcelone a Pamplone, v ktorých sa zhromažďujú rôzne druhy komponentov potrebné pre VW Slovakia z celého Pyrenejského polostrova (konkrétne z oblastí miest León, Cáceres, Córdoba, Granada). Ďalšie kamióny denne smerujú do Bratislavy z Francúzska (Lille), Nemecka (Wolfsburg) a Poľska (Plock).

Obr.č.3: Dodávky komponentov do Volkswagen Slovakia, a.s. kamiónovou dopravou



Prameň: Volkswagen Slovakia, a.s., oddelenie pre styk s verejnosťou (2005)

Ako prví JIT-dodávky zo Slovenska zaisťovali Johnson Controls (sedačky), Sommer Alibert, SAI Automotive Bratislava, s.r.o. (dverové výplne), obe spoločnosti integrované do dodávateľskej linky automobilky a VW Electricke Systémy z Nitry (káblkové zväzky). Napriek tomu sú najväčšou slabinou bratislavského závodu VW dopravné a logistické náklady, ostatné parametre sú porovnateľné s ostatnými závodmi koncernu. Systém JIT je teda v prípade Volkswagenu v Bratislave oveľa viac spojený s logistikou distribúcie komponentov a zintenzívnením dopravy, ako s celkovou geografickou relokáciou výrobcu komponentov. Zmena v postoji k bratislavskému Volkswagenu sa odrazila aj v zintenzívnení aktivít pri výbere a príprave potenciálnych investorov zo Slovenska. Táto oblasť bola zaradená do kompetencií Škody Auto Slovensko. Po vyhodnotení prvotných prieskumov medzi slovenskými dodávateľmi dospela v roku 1998 k nelichotivému záveru, konštatujúc nízku kvalitatívnu úroveň dodávok z hľadiska certifikácie a odberateľského auditu. Medzičasom sa situácia podstatne zlepšila, pribudlo certifikovaných dodávateľov, no stále existujú značné rezervy vo zvyšovaní úrovne kvality, spoľahlivosti atď.

Na konci deväťdesiatych rokov, v dôsledku snahy o uvoľnenie priestorov pre plánované rozšírenie montáže automobilov v areáli závodu, bolo vo vedení koncernu vo Wolfsburgu schválené vybudovanie nových výrobných priestorov mimo Bratislavy, kam chcel koncern sústrediť iba finalizáciu automobilov. Zvážiac všetky aspekty jednotlivých lokalít, ako dopravná dostupnosť, dostatok voľných pracovných síl, tradícia výroby, ako aj rozmiestnenie potenciálnych dodávateľov padlo konečné rozhodnutie na región Martina. Prvým projektom bolo spustenie výroby lisárenského náradia a výliskov v priestoroch chátrajúcich martinských strojární. Druhým, rozsahom významnejším projektom, bola výstavba nového závodu na zelenej lúke v mestskej časti Priekopa, ktorý mal byť orientovaný na výrobu prevodoviek, zatiaľ realizovanú v Bratislave. Projekt mal v dôsledku krízovej situácie v ZŤS TEES a hromadného prepúšťania pracovníkov širokú podporu vlády. Zriadená bola špeciálna inštitúcia, ktorá mala zabezpečiť prvotnú etapu projektu - Auto Martin, a.s.. Akcionármi sa stali ZŤS TEES, a.s. a DMD Holding, a.s. Po zabezpečení I. etapy (odkúpenie pozemkov,

vybudovanie infraštruktúry a spustenie výstavby výrobnéj haly, ktorá sa začala v septembri 1998), bol celý komplex s 20 ha pozemkov a novostavbou odpredaný Volkswagenu. Po dokončení a inštalovaní výrobných technológií bola na konci mája 2000 spustená výroba, no zatiaľ len komponentov pre prevodovky, nápravy a riadenie. Presun kompletnej výroby prevodoviek prebieha synchronne s náborom nových pracovníkov, ich zaučením a postupným presťahovaním technológií z Bratislavy. Zatiaľ nevyužitý priestor v areáli VW v Martine sú pripravené pre príchod dodávateľov, ako aj pre nárast výrobných kapacít samotného závodu. Lokalizácia VW v Bratislave predstavovala pre potenciálnych dodávateľov, čiže pre nástupcov rozsiahlych strojárskeho komplexov na Považí ako aj na celom strednom Slovensku (od Žiaru nad Hronom až po Čadcu), významný impulz a príležitosť zapojenia do automobilového priemyslu. Projekt je však v súčasnosti len v prvotných fázach, a preto ešte nie sú na strojárske podnikoch v zázemí Martina badateľné multiplikačné efekty tejto investície. Okrem závodu Volkswagen lokalizoval v oblasti Turca ďalšie výrobné prevádzky Johnson Controls, konkrétne jeho divízia Trim, ktorá šije poťahy na automobilové sedačky. Táto výroba však nie je naviazaná na Volkswagen, i keď jej význam pre región je pochopiteľný.

Až v súvislosti s nábehom výroby Colorada ohlásil koncern masový príchod viacerých systémových dodávateľov do priestorov, z ktorých by bolo možné realizovanie bezproblémových JIT-dodávok. Dodávatelia mali výber presnej lokality výstavby závodu, resp. lokalizácie výrobných kapacít vo vlastnej kompetencii, no koncern začal s realizáciou projektu výstavby priemyselného parku, ktorej zámerom bolo zabezpečenie priestorov pre tie, ktoré prejavujú záujem. Ide predovšetkým o podniky, ktoré nechcú mať viazané finančné prostriedky v nehnuteľnostiach na Slovensku, a preto im podmienky prenájmu priestorov vyhovujú viac. Pôvodné zámery boli vybudovať priemyselný park (priemyselný park Lozorno) v priestore medzi diaľnicou Bratislava - Brno, cestou Stupava - Malacky a odbočkou na Lozorno (M. Velecký, 2000). Výkup pozemkov vykonávala obec Lozorno. Odkúpenie približne 1/3 plánovanej plochy, vlastnenej rímskokatolíckou cirkvou, sa z dôvodu neprímeranosti finančných požiadaviek nepodarilo zrealizovať a lokalizácia plánovaného priemyselného parku musela byť preto prehodnotená. V pôvodných priestoroch začal s výstavbou výrobných hál iba Plastic Omnium Auto Exteriors (výroba nárazníkov, blatníkov, polypropylénových súčiastok do interiérov). Po určitých pokusoch o získanie častí pozemkov vo vojenskom priestore v blízkosti Malaciek, ktoré však ministerstvo obrany neschválilo, sa priemyselný park dodávateľov Volkswagenu s plánovanou rozlohou 80 tisíc m² nakoniec predsa začal budovať v blízkosti obce Lozorno, avšak mimo cirkevných pozemkov (P. Kremšký, 2000). Okrem dodávateľov v priemyselnom parku, ktorých konečný počet ešte nie je zverejnený, no pohybuje sa okolo čísla 15 (asi 1200 pracovných miest), si výrobné prevádzky v dostupnej vzdialenosti od Bratislavy budujú aj ďalšie firmy. Výber konečnej lokality sa na škodu zvyšku Slovenska alebo aspoň jeho západnej časti (regiónov so vzdialenosťou do 100 km od hlavného mesta) vo väčšine prípadov obmedzil na oblasť Záhoria, ktoré disponuje vďaka Volkswagenu a jeho aktivitám optimálnymi podmienkami - vybudované diaľničné spojenie, priame železničné spojenie, neexistencia prírodných bariér, voľná pracovná sila, potenciálny priestor dosahu pre diverzifikáciu zákazníkov atď.

Subdodávky nebudú natoľko viazané, keďže nie sú väčšinou vykonávané systémom JIT, na vzdialenosť medzi výrobou a odberom, preto pre potenciálnych slovenských dodávateľov do budúcnosti existuje šanca presadiť sa svojimi výrobkami skôr u systémových dodávateľov ako u samotnej automobilky, prípadne (alebo zároveň) vytvorenie spoločného podniku so zavedeným výrobcou komponentov, ktorý zabezpečí pravidelný odbyt výroby a vytvorí podmienky pre nevyhnutné investície. Ďalším pozitívnym faktorom je podmienka, že systémový dodávateľia nemôžu v priemyselnom parku vykonávať výrobu, len montáž komponentov do väčších celkov. Tieto komponenty sa bude spoločnosť snažiť postupne

získavať v miestnej ekonomike, no spočiatku budú v plnej miere zaistované dovozom. Existuje tak šanca, že sa v závislosti od pripravenosti slovenských firiem čeliť výzve globalizácie, ako aj vyjednávacích schopností vrcholných predstaviteľov štátu, vytvorí sekundárna sieť subdodávateľov zasahujúca i do vzdialenejších regiónov.

Zo Slovenska smerovali dodávky automobilových komponentov celkovo zo 42 podnikov (viď tab.č 27 a mapa č.10). Ich výška však značne kolísala – od niekoľkých stotisíc až po niekoľko miliárd ročne. V zásade je možné rozdeliť dodávateľské spoločnosti do troch základných skupín. Prvou z nich sú systémoví dodávateľia dodávajúci sedačky – Johnson Controls International (JCI), s.r.o. a káblové zväzky Volkswagen Elektrické Systémy (VWES), s.r.o., Nitra. Objem ich výroby je v podstate naviazaný na bratislavský Volkswagen – v prípade JCI v plnej miere a v prípade VWES na 60 % (tento podiel sa však bude v budúcnosti znižovať) a je neporovnateľný s výškou dodávok zvyšných podnikov. Druhú skupinu tvoria podniky prevažne v zahraničnom vlastníctve, resp. so zahraničnou účasťou, lokalizovaní v západnej časti Slovenska. Patrí sem spoločnosť INA Skalica, s.r.o., Sachs Slovakia, s.r.o., Leoni Autokabel Slovakia, s.r.o., ContiTech Vegum, s.r.o., Küster – automobilová technika, s.r.o. a výrobcovia hliníkových odliatok ZSNP, a.s. (časť Zlievárenské závody) a ZSNP FOUNDRY, a.s.. Objem dodávok týchto podnikov sa pohybuje rádovo v desiatkach až stovkách miliónov ročne. Poslednou skupinou sú drobní dodávateľia sústredení v regióne Nitra - Vrábľa, Trnava a v priestore Púchov - Považská Bystrica – Žilina - Čadca. Predmetom ich dodávok boli drobné komponenty ako výkovky, lisované kovové dielce, odliatky, zvarence, ložiská, autopoťahy, pružiny, nástroje, rúry, plastové výlisky a plechy. Jediným integrovaným dodávateľom je spoločnosť SAI Automotive, ktorá si postavila svoje prevádzky na výrobu a montáž vyplní dverí v priemyselnom parku DNV (viď kapitola 5.5.1.1.). Väčšina z týchto podnikov je len na začiatku cesty vytvárania si väzieb s automobilkou Volkswagen, resp. všeobecne s výrobcami automobilov.

Pri hodnotení významu, resp. priestorových súvislostí bratislavského Volkswagenu, ako aj automobilky Volkswagen všeobecne absentujú potrebné informácie o dodávkach komponentov, ktoré sa nepodarilo získať ani od konkrétnych podnikov, ani od Volkswagenu v Bratislave. Bez poznania týchto údajov sa dajú viesť úvahy o priestorovom vzťahu medzi miestom výroby komponentov a automobilov len veľmi ťažko. Všetky vyslovené závery tak môžu byť vždy len predpokladmi.

Priamo má bratislavský závod na svoj priestor vzhľadom na nízky objem priamych dodávok (okrem systémových dodávateľov) relatívne malý vplyv. Je to spôsobené tým, že v Bratislave dochádza iba k montáži skompletizovaných väčších celkov do automobilu – modulov a systémov, vyrába sa iba karoséria. Tieto celky sú však okrem káblových zväzkov a sedačiek dovážané zo zahraničia (prevažne z Nemecka a ČR), kde sídlia aj výrobcovia – systémoví dodávateľia. Preto je nepriamo dodávaný odliatok hlavy valca alebo lôžko motora (zo ZSNP) prevážaný na značné vzdialenosti do Nemecka, odkiaľ sa po zmontovaní do väčšieho celku dodáva do viacerých závodov VW a aj do Bratislavy. Väčšiemu zapojeniu slovenských dodávateľov (vo väčších objemoch aj vo väčšom počte) preto bráni neprítomnosť výrobcov modulov v miestnej ekonomike, ktoré predstavujú oveľa väčší potenciál zapojenia do automobilového priemyslu ako samotná automobilka.

Tab. č. 27: Slovenskí výrobcovia komponentov auditovaný Volkswagenom v r.2001

Por.č.	Názov podniku	Výrobný program	Počet zamestnancov
1	VSŽ Košice, a.s.	pozinkované plechy	16000
2	Železiarne Podbrezová, a.s.	bezšvové ťahané ocelové rúry	4000
3	VW Elektrické systémy Nitra, s.r.o.	káblové zväzky	2673
4	KLF-ZVL Kysucké Nové Mesto, a.s.	gulkové a valčekové ložiská	2500
5	Matador Púchov, a.s.	gumové pneumatiky	2376

Por.č.	Názov podniku	Výrobný program	Počet zamestnancov
6	Vihorlat Snina, a.s.	tlakové odliatky z hliníka	1700
7	OSRAM Slovakia Nové Zámky, a.s.	svietidlá	1529
8	INA Skalica, s.r.o.	ložiská pre prevodovky	1400
9	Hefra Vráble, s.r.o.	káblové zväzky	1400
10	Kromberg and Schubert Kolárovo, s.r.o.	káblové zväzky	1200
11	AVC Čadca, a.s.	ozubené kolesá, prevodovky	1100
12	Skrutkáreň Hlohovec, a.s.	skrutky	971
13	Plastika Nitra, a.s.	dielce pre kabeláž	800
14	SACHS Slovakia Trnava, s.r.o.	spojky pre automobily	670
15	Tesla Stropkov, a.s.	elektrické zariadenia	650
16	Presskam-Tower Malacky, a.s.	karosárske lisované dielce	610
17	Pal-Inalfa Vráble, a.s.	lisované, zvarané a montované kovové dielce	590
18	ZVL Auto Prešov, s.r.o.	kuželíkové ložiská	520
19	VAP Prešov, s.r.o.	bubnové brzdy	500
20	PFS Brezová pod Bradlom, a.s.	pružiny	500
21	PS LM Považská Bystrica, a.s.	presné odliatky, súčiastky	455
22	Technické sklo Bratislava, a.s.	izolačné materiály	440
23	ContiTech Vegum Dolné Vestenice, s.r.o.	gumové profilové tesnenia	436
24	Glacier Tribometal Slovakia Dolný Kubín	zakrúžkované púzdra, ložiská	421
25	Služba Nitra v.d.i.	poistkový panel, interiérové svietidlá	388
26	BAZ-Inalfa Bratislava, a.s.	nápravy, nárazníky, výlisky z plechu	350
27	Kuster-a.t. Vlkanová, s.r.o.	ovládacie tiahle spojky, ovládanie okien a dverí	250
28	Johnson Controls International BA s.r.o.	automobilové sedadlá, obloženie interiéru	250
29	ZSNP Žiar nad Hronom, a.s.	hliníkové odliatky	2500
30	Vural Žilina, a.s.	lisované diely z kovu a plastu	199
31	Metalsint Dolný Kubín, a.s.	výfukové systémy	190
32	Krasplast Krasňany, s.r.o.	hadičky pre káblové zväzky, časti čalúnení	180
33	Menzolit-Fibron Trnava, s.r.o.	plechové výlisky	180
34	Edscha Slovakia Veľký Meder, s.r.o.	ručné brzdy	118
35	Miba Slovakia Dolný Kubín, s.r.o.	lisované tvarové súčiastky zo žel. práškov	110
36	Technická Guma Hnúšťa, a.s.	ventil kolesa, lisované dielce	105
37	Motokom Bratislava, s.r.o.	nosná konzola riadenia prevodov	100
38	Microplast Bratislava, a.s.	vstrekolisované plastové diely	75
39	Sandrik Štós, a.s.	vzduchové filtre	54
40	ZVL Žilina, a.s.	ložiská	n
41	Magna Slovteca Nové Mesto n. V., s.r.o.	diely z plastických hmôt, spätné zrkadlá	n
42	BAZ Naskom Bratislava	bubny zadnej brzdy	n

Prameň: Škoda Auto Slovensko (2001)

Z hľadiska odberateľských vzťahov možno skonštatovať, že automobily z bratislavského závodu sa vyvážajú na všetky kontinenty. Dominantné postavenie má samozrejme Európa a v nej krajina, v ktorej sídli koncern VW – Nemecko. V roku 2004 smerovalo do Nemecka až 33 % automobilov vyrobených vo VW SK. Na druhom mieste sa v tomto rebríčku umiestnili USA, kam sa vyviezlo až 17 % automobilov. To znamená, že tieto dve krajiny sa

na odbyte podieľajú 50 %. Viac ako 10 % sa vyviezlo ešte do Talianska. Z významnejších odbytí treba ešte spomenúť Francúzsko (4 %), Rakúsko a Veľká Británia (3 %). Na smerovanie automobilov z VW SK poukazuje mapa č.11.

7. PRÍPADOVÁ ŠTÚDIA – SLOVNAFT, a.s. BRATISLAVA

Slovnaft, a.s. je rafinérsko-petrochemická spoločnosť so zameraním na komplexné spracovanie ropy. Svojou veľkosťou, úrovňou technológie, štruktúrou výroby, hodnotou obratu, zisku, komerčnými aktivitami patrí medzi najvýznamnejšie podnikateľské subjekty na Slovensku. Jej súčasné a budúce postavenie má pre slovenskú ekonomiku strategický význam. Produkciou viac ako 200 výrobkov pokrýva požiadavky v oblasti trhu ropných výrobkov a plastov. Závod leží na ploche 520 hektárov na juhovýchodnom okraji Bratislavy v blízkosti Dunaja. Je priamo napojený na železničnú sieť, cestnú a vodnú dopravnú sieť medzinárodného významu. Strojnotechnologické zariadenia umožňujú efektívne spracovanie ropy na úrovni 5-6 miliónov ton ročne najmä z Ruskej federácie, ktorú do Bratislavy prepravuje prostredníctvom ropovodného systému Družba akciová spoločnosť Transpetrol.

7.1. História podniku

Dňa 9. apríla 1895 sa na zakladajúcom valnom zhromaždení akcionárov v Budapešti založila akciová spoločnosť Apollo – rafinéria minerálnych olejov, považovaná za predchodkyňu dnešného Slovnaftu. Bolo to v období, kedy Európa stála na prahu éry automobilizmu a veľkých fabrik na spracovanie ropy mala poskromne. Toto rozhodnutie zaradilo Bratislavu medzi dôležité stredoeurópske centrá spracovania ropy. Nová rafinéria v Mlynskej záhrade pri rieke Dunaj dostala názov podľa gréckej mytológie Apollo. Technickou novinkou bol projekt na 250 metrov dlhý ropovod, ktorý spájal prístav so závodom. Fabrika s rozlohou 7,5 hektára najskôr spracovávala ruskú ropu z Kaukazu a haličskú z Poľska, neskôr ropu rumunskú, texaskú, z rozličných nálezísk v bývalom ZSSR a tiež gbelskú. Kapacita spracovania bola 30 tisíc ton ropy na kotloch kaskádovitým spôsobom. Rafinéria Apollo vlastnila na tú dobu moderné svetové technológie a produkovala hlavne petrolej, ligroín (lakový benzín), benzíny, cerezín, sviečky, ale aj umelý ľad (z chladičov parafínky) a rôzne tuky na mazanie. V čase svojho najväčšieho rozkvetu v medzivojnovom období vlastnila ropné polia a sieť čerpacích staníc. Necelý rok pred skončením druhej svetovej vojny rafinéria podľahla vlne náletov a výrobu obnovila až v máji 1945. Nikdy však nedosiahla predvojnovú úroveň a v roku 1963 definitívne ukončila svoju činnosť.

Medzitým však vtedajšia vláda uvažovala o vybudovaní novej rafinérie ako náhrady za Apollo. Po uzatvorení dlhodobých zmlúv o dodávkach ropy z bývalého ZSSR sa v lokalite bratislavského Vlčieho hrdla v roku 1956 rozbehla výstavba nového závodu. Prvú výrobnú jednotku novej rafinérie s názvom Slovnaft uviedli do prevádzky v roku 1957. Bola to atmosfericko - vákuová destilácia s kapacitou 122 tisíc ton ročne, ktorá spracovávala sovietsku ropu. V krátkom čase k nej pribudli rafinácia palív, etylizácia benzínov, príprava palív a v roku 1959 začala fungovať aj výrobná jednotka rozpúšťadlového odparafínovania olejov, elektrostatické odsolovanie ropy a tepelný krak. O rok neskôr Slovnaft uviedol do prevádzky jednotku oxidácie asfaltov, výrobu asfaltových sudov a do činnosti sa uviedli dva bloky teplárne. Nová atmosfericko - vákuová destilácia s kapacitou jedného milióna ton ročne rozbehla výrobu v roku 1961. Nadväzne na prvotné spracovanie ropy sa budovali aj výrobné jednotky na zušľachtovanie poloproduktov na kvalitné hotové výrobky. Išlo o selektívnu rafináciu olejov furfuralom, propánové odasfaltovanie, horúci kontakt, miešareň olejov, reformingy - linky na výrobu benzínov so zvýšeným oktánovým číslom, linky hydrogenačnej rafinácie motorovej nafty a petroleja. Slovnaft ako jedna z prvých rafinérií na svete zaviedol proces katalytickej hydrogenačnej rafinácie viskózných mazacích olejov. Vo februári 1962 začal do Slovnaftu dopravovať ropu z nálezísk vtedajšieho ZSSR nový ropovod Družba. V šesťdesiatych rokoch Slovnaft prerástol z rafinérskoho závodu do rafinérsko-petrochemického kombinátu. Ten zastrešoval na tie časy špičkové technologické komplexy s využitím licencií od popredných svetových firiem. Dôležitou výrobnou jednotkou fabriky sa stala etylénová

jednotka produkujúca etylén, propylén, C4 a C5 frakciu. Na báze týchto poloproduktov sa mohlo začať s výrobou vysokotlakového polyetylénu Bralen. Pribudli výrobné na produkciu syntetického fenolu, acetónu, etylbenzenu, paraxylénu, etylénoxidu a glykolov. Ku koncu roka 1970 bolo v prevádzke 62 nových výrobných jednotiek a Slovnaft mal ročnú spracovateľskú kapacitu 6 miliónov ton ropy.

V období rokov 1970 - 1975 Slovnaft naďalej rozširoval rafinérsku a petrochemickú základňu o nové výrobné. Spektrum svojich výrobkov obohatil o dimetyltereftalát ako východiskovej látky na výrobu polyesterových vlákien a začal vyrábať prvý - vtedy československý polypropylén Tatren. V tomto období vznikol aj prevádzkový komplex aromatickej chémie s možnosťou výroby benzenu, toluénu, orto-xylénu, etylbenzenu a xylénov. Rozsiahly komplex stavieb pod názvom Petrochemický komplex Slovenskej republiky Slovnaft bol uvedený do prevádzky v priebehu rokov 1975 až 1980. Vo Vlčom hrdle vznikla mohutná výrobná základňa s možnosťou produkcie vyše 168 tisíc ton polyetylénu Bralen a viac ako desiatkami tisíc ton polypropylénu Tatren, etylbenzenu, etylénoxidu, glykolov, arómatov a ďalších dôležitých produktov. V roku 1988 začala svoju činnosť výrobná jednotka na výrobu 55 tisíc ton n-alkánov.

7.2. Vývoj v Slovnafte po roku 1989

Na politicko - spoločenské zmeny a nové ekonomické prostredie po roku 1989 reagoval Slovnaft Bratislava v apríli 1990 vytvorením samostatného štátneho podniku. Stále sa zväčšujúce nároky nových trhových podmienok, ako aj vzrastajúca aktivita a záujem vedúcich pracovníkov viedli k tomu, že sa Slovnaft pretransformoval zo štátneho podniku na akciovú spoločnosť v prvej vlne privatizácie. K 1. máju 1992 došlo k prevodu všetkých aktív a pasív z vlastníctva štátneho podniku na akciovú spoločnosť, ktorá zároveň získala približne tretinu distribučnej siete motorových palív bývalého štátneho podniku Benzínol. Celý akciový kapitál však zostal vo vlastníctve Fondu národného majetku Slovenskej republiky. V rokoch 1992-93 prebehlo množstvo rokovaní o vstupe zahraničného strategického investora do Slovnaftu, tak ako to predpokladal privatizačný projekt. Záujem o kúpu časti Slovnaftu prejavilo okolo tridsať firiem, medzi nimi takmer všetky nadnárodné ropné spoločnosti pôsobiace v Európe i v ostatných častiach sveta. Po prvej selekcii záujemcov sa detailné rozhovory viedli so skupinou šiestich zahraničných firiem, avšak ani v jednom prípade neboli dovedené do úspešného konca. Niektoré firmy mali záujem len o rafinérsku časť, avšak vzhľadom na úzku technologickú väzbu s petrochémiou Slovnaft na to nepristúpil. Ďalším problémom bola snaha podhodnotiť kúpnu cenu a zmluvne získať výhodnejšie postavenie akcionára, ako by tomu zodpovedal podiel získaných, či kúpených akcií. Od začiatku roka 1994 manažment spoločnosti už so vstupom zahraničného strategického investora nerátal. Začal preferovať privatizačnú metódu prostredníctvom predaja novej emisie akcií, čiže cez navýšenie základného imania. V roku 1995 sa uskutočnilo zvýšenie základného imania o 3,3 mil. ks akcií v nominálnej hodnote 1000 Sk. V tomto roku odpredal FNM SR zo svojho portfólia 39 % akcií Slovnaftu a.s., manažérsko-zamestnaneckej a.s. Slovintegra Bratislava. Jej zakladateľmi boli riadiaci pracovníci Slovnaftu, ktorí pripravili pôvodný strategický rozvojový program. Cieľom náročného programu bolo, približne za desaťročné obdobie, pretransformovať Slovnaft na modernú európsku prosperujúcu a konkurencieschopnú rafinérsko - petrochemickú spoločnosť. Možnosť upísania akcií Slovintegy využilo 4638 zamestnancov, čo bolo 84 % z tých, ktorí sa na upísaní mohli zúčastniť. Slovintegra od roku 1995 postupne zvyšovala svoj podiel na akciách Slovnaftu, ktorý k 31.12.1997 dosiahol úroveň 53,70 %.

Počas rokov 1993-1997 postupne vznikali dcérske spoločnosti, ktoré z materskej spoločnosti Slovnaft prevzali činnosti z oblasti výskumu a vývoja, údržby, strojárkej výroby, cestnej dopravy, ubytovania, rekreácií a podobne. Okrem odčleňovania a osamostatňovania sa

niektorých úsekov prebiehal v Slovnafte aj opačný proces. Slovnaft, a.s. zakladá s niektorými ďalšími spoločnosťami spoločné podniky. K 31.12.1997 bol však registrovaný len jeden spoločný podnik SLOVPACK, spol s r.o. so základným imanom 74,598 mil. Sk a 50 % majetkovou účasťou a.s. Slovnaft. Tretiu skupinu závodov, ktoré spôsobili zmenu organizačnej štruktúry a.s. Slovnaft tvoria pridružené podniky (napr. Petrimex, a.s., MG-Slovnaft, spol. s r.o. a iné). Tieto spoločnosti zabezpečujú prednostne služby pre potreby materského podniku a s voľnou kapacitou vstupujú na trh. Ostatné útvary údržby splynuli s výrobným úsekom. Privatizačný proces sa zavŕšil začiatkom roka 1998 a majoritným akcionárom sa stala manažérska - zamestnanecká akciová spoločnosť Slovintegra. Hlavnými akcionármi Slovnaftu, a.s. v tomto období boli:

- Slovintegra, a.s. – 51,0 %
- Bank of New York – 10,5 %
- Slovvena, a.s. – 5,8 %
- Iní akcionári – 32,7 %

Začiatkom roka 2000 kapitálovo vstúpil do bratislavskej rafinérie maďarský ropný a plynárenský koncern MOL, ktorý zaujímal v rebríčku najväčších svetových spoločností 280 miesto, no po organizačnej integrácii so Slovnaftom sa chce nová stredoeurópska spoločnosť zaradiť už medzi prvých 200 subjektov. Dňa 31. marca 2000 akciová spoločnosť Slovnaft podpísala dohodu o strategickom partnerstve so spoločnosťou MOL, ktorá po dohode so Slovintegrou získala 36,2 % akcií Slovnaftu. Ďalší 31,6 % podiel prevzal MOL v roku 2003 od spoločností Slovintegra a Slovvena (tieto už nemajú v Slovnafte žiaden podiel), čím získal v Slovnafte vyše 70 % majoritu. Na začiatku roka 2004 MOL odkúpil aj 8,37 % podiel z Európskej banky pre obnovu a rozvoj a vyše 15 % podiel finančnej skupiny J&T Finance Group, a.s. a iných drobných akcionárov, čím sa zvýšil jeho podiel v Slovnafte na 98,4 % (ostatné právnické osoby 0,3 %, individuálni akcionári 1,3 %).

Po prevzatí Slovnaftu sa spoločnosť MOL snaží o ďalšie akvizície v regióne, najmä v Chorvátsku, Českej republike, Poľsku a Srbsku a Čiernej hore. Cieľom je vytvoriť silnú regionálnu ropnú spoločnosť schopnú konkurencie v celosvetovom meradle. Po prípadnom ďalšom rozšírení skupiny sa perspektívne uvažuje aj s novým názvom, ktorý by používali jej súčasť v jednotlivých krajinách, teda aj Slovnaft. Maďarská spoločnosť MOL a bratislavský Slovnaft, a.s. zostali naďalej samostatnými právnymi subjektmi aj napriek tomu, že od januára 2004 fungujú ako integrovaná obchodná organizácia pod spoločným vedením. Slovenská a maďarská rafinéria majú celkovú kapacitu spracovania ropy 13,8 mil. ton ročne, z toho Slovnaft 5,5 mil. ton. Obe spoločnosti vlastní 807 čerpacích staníc v ôsmich krajinách.

7.3. Štruktúra výroby Slovnaft, a.s.

Výrobný program Slovnaftu, a.s. možno rozdeliť:

1) Spracovanie ropných surovín

Slovnaft, a.s. spracováva ropu dovážanú z Ruska, v štandardnej kvalite „Ruská exportná zmes“ s priemerným obsahom síry 1,37 % hm a s obsahom svetlých produktov, frakcia do 360°C v rozmedzí 50,5-52,4 % hm. Vývoj v spracovaní ropy v a.s. Slovnaft môžeme pozorovať v tabuľke č.28. Pri hodnotení výrobného zamerania sledujeme v rámci spracovania ropy a ropných surovín v rokoch 1989-1993 neustály pokles množstva spracovanej ropy, čo súviselo s celkovým ekonomickým útlmom v a.s. Slovnaft. Zatiaľ čo v roku 1989 Slovnaft spracoval vyše 9 mil. ton ropy, v roku 1992 dosiahla úroveň spracovania len 4,2 mil. ton. Obrat nastal až v roku 1993, kedy bol prvýkrát od roku 1989 zaznamenaný medziročný nárast a stúpajúca tendencia pokračuje až do roku 2004.

Tab. č. 28: Vývoj spracovania ropy v Slovnafte Bratislava v rokoch 1949-2004

rok	množstvo ropy v tis.t	rok	množstvo ropy v tis.t	rok	množstvo ropy v tis.t	rok	množstvo ropy v tis.t
1949	76	1963	2228	1977	9204	1991	4285
1950	87	1964	2846	1978	9782	1992	4221
1951	122	1965	3543	1979	10001	1993	4743
1952	126	1966	3749	1980	9957	1994	5108
1953	139	1967	4321	1981	9195	1995	5180
1954	140	1968	4845	1982	8223	1996	5228
1955	132	1969	5851	1983	8267	1997	5283
1956	188	1970	6116	1984	8178	1998	5344

1957	221	1971	7426	1985	8203	1999	5315
1958	286	1972	7718	1986	8308	2000	5320
1959	331	1973	8187	1987	8451	2001	5395
1960	592	1974	8872	1988	8275	2002	5502
1961	1170	1975	9017	1989	9098	2003	5546
1962	1613	1976	9142	1990	7299	2004	5715

Prameň: E. Kudlička (1995), Výročné správy Slovnaft, a.s., 1995-2004

2) Produkciu Slovnaftu a.s. môžeme rozdeliť do troch kategórií:

- a) rafinárske výrobky
- b) petrochemické produkty
- c) plastické produkty

V oblasti produkcie neustále stúpa množstvo rafinárskych výrobkov, čiže najväčšej produkčnej kategórie a plastov. Produkcia petrochemických výrobkov má kolísavú tendenciu. Slovnaft a.s. sa sústreďuje na kvalitu výrobkovej skladby a pokrok zaznamenal v kategórii tzv. ekologických výrobkov. V rámci ekologizácie výroby zaviedla spoločnosť na trh ekologické motorové palivá: bezolovnaté autobenzíny NATURAL a UNI benzíny a nízkosírnú naftu s obsahom síry 0,05% hm pod názvom CITY nafta.

V roku 1991 Slovnaft sprevádzkoval výrobný celok hydrokraku, ktorý umožnil efektívnejšie a hlbšie spracovanie ropy. V tom istom čase sa výrobná časť podniku rozšírila o izomerizáciu ľahkých benzínov s ročnou kapacitou 250 tisíc ton izomerátu - vysokooktánovej zložky, ktorá umožnila celoplošnú výrobu bezolovnatých benzínov. Benzíny - jednu z hlavných komodít Slovnaftu - v súčasnosti posúva do novej kvality ďalší z rozvojových projektov - reforming s kontinuálnou regeneráciou katalyzátora, uvedený do chodu v marci 1998. Technologická úroveň umožnila Slovnaftu, aby od mája 1997 vyrábala výlučne nízkosírnú motorovú naftu s obsahom síry do 0,05 % hm., čo spolu s výrobou bezolovnatých benzínov predstavuje rozhodujúci príspevok k ochrane životného prostredia.

Po pretransformovaní zo štátneho podniku na akciovú spoločnosť začal podnik vyvíjať vlastné obchodné činnosti, budovať vlastnú sieť čerpacích staníc a holdingovou štruktúrou si zabezpečil dobrú východiskovú pozíciu na zaistenie dlhodobej prosperity v trhovom prostredí. V roku 1995 vedenie spoločnosti rozhodlo o výstavbe konverzných jednotiek projektu EFPA (Environmental Fuel Project Apollo). V roku 2000 došlo k sprevádzkovaniu celého komplexu EFPA a s najnovšou technológiou hĺbkového spracovania ropy sa zaradil medzi najmodernejšie európske rafinérie.

7.4. Vývoj zamestnanosti v Slovnaft, a.s.

V období rokov 1949-1990 bol zaznamenaný postupný rast počtu zamestnancov Slovnaftu v súvislosti s kapacitným rozvojom závodu. Po roku 1989 má vývoj počtu zamestnancov podniku klesajúcu tendenciu. Zatiaľ, čo v roku 1989 Slovnaft zamestnával 8194 pracovníkov, v roku 1997 to bolo iba 4730 zamestnancov a v roku 2004 iba 3355 zamestnancov. Medziročné zvýšenie počtu zamestnancov v roku 2001 bolo spôsobené integráciou Slovnaft Benzínol, a.s., do Slovnaft, a.s. Následný opätovný pokles súvisel s odčlenením služieb a zamestnancov do externých spoločností.

Tab. č. 29: Vývoj počtu zamestnancov Slovnaftu a.s., Bratislava v rokoch 1949-2004

rok	Počet zamestnancov	rok	Počet zamestnancov	rok	Počet zamestnancov	rok	Počet zamestnancov
1949	653	1963	3426	1977	8070	1991	7057
1950	911	1964	4007	1978	8173	1992	7054
1951	1040	1965	4621	1979	8130	1993	5920
1952	971	1966	5119	1980	8127	1994	5309
1953	812	1967	5476	1981	7970	1995	5276
1954	747	1968	5752	1982	7867	1996	4885
1955	712	1969	5345	1983	7803	1997	4730
1956	738	1970	5611	1984	7861	1998	4233
1957	846	1971	5952	1985	7877	1999	4076
1958	1010	1972	6296	1986	8238	2000	3972
1959	1164	1973	6683	1987	8196	2001	4221
1960	1601	1974	6936	1988	8230	2002	3772
1961	2203	1975	7458	1989	8194	2003	3554
1962	2946	1976	7847	1990	7784	2004	3355

Prameň: E. Kudlička (1995), Výročné správy Slovnaft, a.s., 1995-2004

Celkový trend znižovania počtu zamestnancov je výsledkom zmien v organizačných štruktúrach, organizácii práce a aplikovaní princípov prepracovania technickej stránky a formy pracovných metód a aktivít. Tento vývoj bol spôsobený jednak osamostatňovaním sa dcérskych spoločností a jednak zatváraním zastaralých a neefektívnych prevádzok. Dôležitú úlohu zohráva tiež modernizácia výroby.

7.5. Dodávateľsko-odberateľské vzťahy Slovnaftu, a.s.

Dňa 19. decembra 1959 podpísali ZSSR, Poľská ľudová republika, Nemecká demokratická republika, Maďarská ľudová republika a ČSSR dohodu o výstavbe ropovodu zo ZSSR. Na jej základe vybudovali na svoju dobu najväčší ropovodný systém sveta. Bol ním 5500 kilometrov dlhý ropovod DRUŽBA, začínajúci v ZSSR. V Slovnafte sa končila jedna z jeho odbočiek. Ropovod je v prevádzke od 22. februára 1962. Slovnaft je, až na zanedbateľné množstvo ropy z iných krajín, výlučne zásobovaný ropou z Ruska.

Do roku 1989 bolo obchodovanie v rámci štátov RVHP realizované bártrovým systémom, čiže výmenou tovaru. Týmto podmienkam bolo podriadené hospodárstvo bývalých socialistických krajín, pričom prosperujúce odvetvia vyvážali svoje výrobky aj do vtedajšieho kapitalistického sektoru. Zo Slovnaftu Bratislava viedli k odberateľským subjektom dva distribučné kanály:

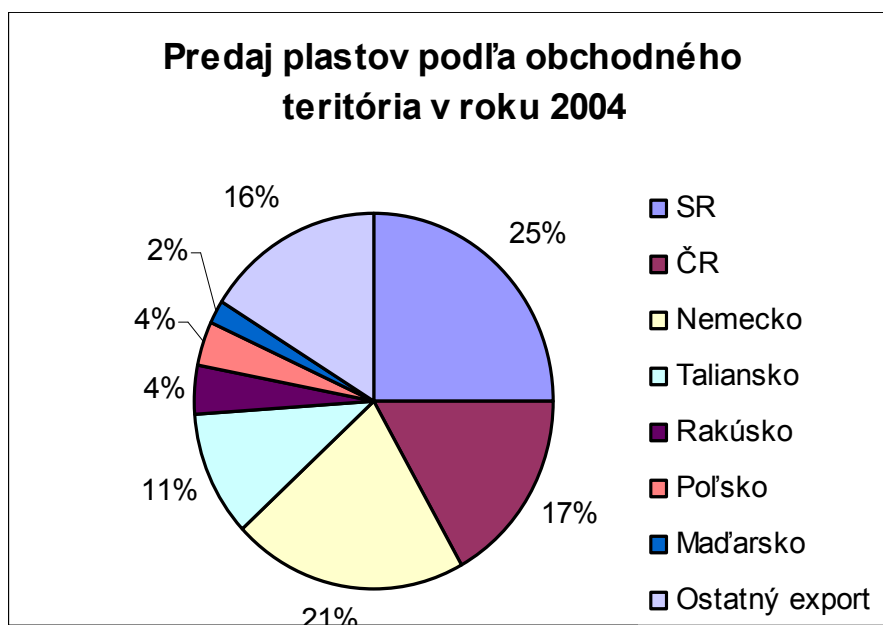
- jeden predstavovali podniky Benzinol a Benzina, ktoré zabezpečovali predaj pohonných hmôt na území bývalého Československa.
- druhým distribučným kanálom bol monopol zahraničného obchodu, ktorý tvorili dva podniky - Chemapol Praha a Petrimex Bratislava. Chemapol Praha zabezpečoval export rafinérskych výrobkov, benzínov, petrolejov, vykurovacieho oleja a arómátov. Prostredníctvom Petrimexu Bratislava boli vyvážané petrochemické výrobky a plasty.

Vývoj dodávateľsko-odberateľských vzťahov v priemyselných podnikoch na Slovensku po roku 1989 výrazne ovplyvnili dva faktory: rozpad trhov RVHP a rozdelenie ČSFR. 1.1.1991 sa postkomunistické štáty dohodli na predaji výrobkov vo voľných menách. Táto zmena automaticky vyvolala realizáciu ponuky pre krajiny Európskej únie. Prechod z ekonomiky bártrových trhov na nový druh odbytu však spôsobil týmto štátom, vrátane Slovenska, veľké problémy. Došlo k previsu ponuky pred dopytom, presýteniu trhov a automaticky k poklesu cien dodávaných výrobkov. Slovnaft reagoval na vzniknutú situáciu zavádzaním nových technológií do výroby, ktoré priniesli nielen zvýšenie kvality výrobkov,

ale aj splnenie ekologických kritérií EÚ. Vykonal tiež opatrenia v oblasti cenovej politiky. Dôležitou organizačnou zmenou obchodného úseku reagujúcou na pretransformovanie výrobného podniku na výrobnobchodnú spoločnosť bol vznik marketingového oddelenia. Pre Slovnaft rozpad trhov RVHP neznamenal výraznú zmenu odberateľov, ale zmenu v spôsobe obchodovania. Po rozpade ČSFR bola situácia v zahraničnom obchode novovzniknutých krajín asi taká, že Česká republika dodávala na Slovensko predovšetkým potravinárske výrobky, český trh bol zo slovenskej strany zásobovaný cenovo zaujímavejšími chemickými a oceľarskými výrobkami, z čoho plynula pre českú stranu pasívna bilancia. Vzhľadom na uvedenú skutočnosť sa Česká republika rozhodla pre diverzifikáciu obchodného trhu Slovenska a rozložila svoj import medzi viac štátov. Táto zmena mala veľmi negatívny dopad aj na obchodné aktivity Slovnaftu, pre ktoré predstavovala Česká republika najvýznamnejšie vývozné teritórium. Nepriaznivý stav znásobovala snaha českej vlády o sebestačnosť v produkcii chemických výrobkov. Najdôležitejšie české chemické závody sú však lokalizované v severozápadnej časti Čiech, pričom vývozným teritóriom Slovnaftu bola predovšetkým južná Morava. Z hľadiska dĺžky distribučnej trasy, a tým aj nákladov na prepravu výrobkov bola geografická poloha Slovnaftu vzhľadom k regiónu južnej Moravy výhodnejšia, čo nakoniec výrazne zavážilo pri jeho návrate na pôvodné pozície na českom trhu. V novom trhovom prostredí vystupuje do popredia fenomén, ktorý priemyselné podniky v minulosti prakticky nepocítili, a síce konkurencia. V nových trhových podmienkach Slovnaft a.s. postupne rozširuje svoju zahraničnoobchodnú činnosť, ktorá presiahla v roku 1996 polovicu celého predaja. Výborná geografická poloha Bratislavy spôsobila, že všetky kľúčové trhy a.s. Slovnaft sa nachádzajú v okruhu niekoľko sto kilometrov. Krátka distribučná vzdialenosť je výhodná predovšetkým vzhľadom na nízke dopravné náklady.

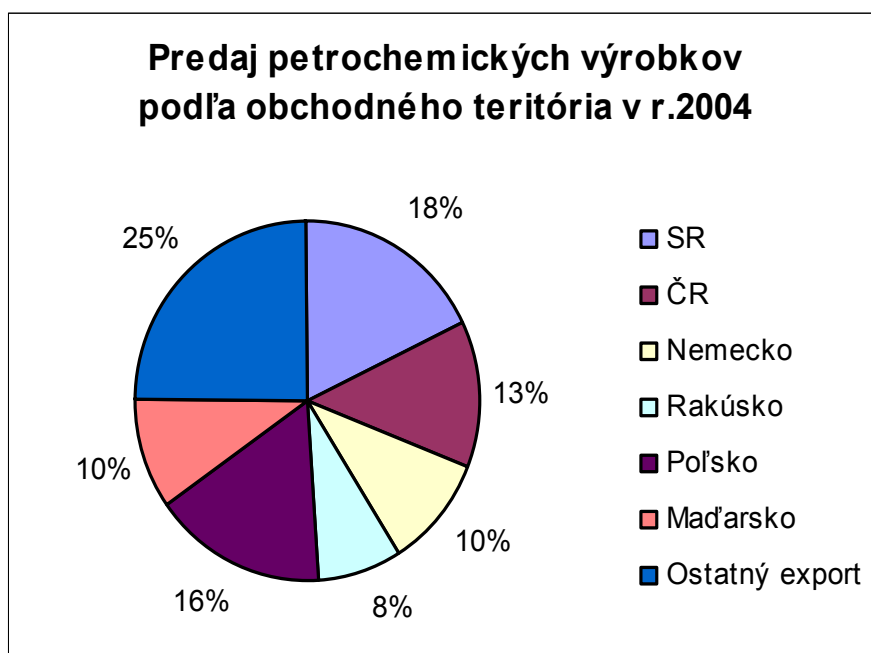
Slovnaft, a.s., dodáva na trh kompletný sortiment rafinérskych, petrochemických výrobkov a plastov, pričom okolo 60% produkcie vyváža, najmä do Českej republiky, Nemecka, Rakúska, Maďarska, Poľska a Talianska.

Graf č. 23



Prameň: Výročná správa Slovnaft, a.s. 2004

Graf č.24



Prameň: Výročná správa Slovnaft, a.s. 2004

8. CHARAKTERISTIKA VYBRANÝCH PRIEMYSELNÝCH PODNIKOV V BRATISLAVE

Z hľadiska významnosti priemyselných podnikov v štruktúre hospodárstva SR a Bratislavy možno priemyselné podniky Bratislavy rozdeliť do nasledujúcich kategórií:

- priemyselné podniky celoštátneho významu
- priemyselné podniky nadregionálneho významu
- priemyselné podniky regionálneho významu
- priemyselné podniky lokálneho významu

8.1. Priemyselné podniky celoštátneho významu

Tieto priemyselné podniky majú charakter väčších agregátov s hospodárskymi aktivitami (výroba, obchod, transport surovín a tovarov, služby a pod.) pôsobiacich na území celého štátu a prejavujú sa vysokou zamestnanosťou, ekonomickou efektívnosťou výroby a hospodárenia a vysokou produktivitou práce a výraznými ziskami. Vytvárajú dostatok prostriedkov pre svoj rozvoj aj v zhode s platnou legislatívou v oblasti tvorby a ochrany životného prostredia a často sa prejavujú exportom svojich výrobkov a služieb. Svojimi aktivitami vytvárajú následné hospodárske aktivity v ostatných odvetviach a tvoria kostru hospodárstva štátu a kraja, v ktorom pôsobia. Na území Bratislavy sídlia tieto podniky celoštátneho významu:

- Slovenské elektrárne, a.s.
- Slovnaft, a.s.
- Západoslovenská energetika, a.s.
- Slovenský plynárenský priemysel, a.s.
- Volkswagen Slovakia, a.s.
- Slovenská elektrizačná prenosová sústava, a.s.

Slovenské elektrárne, a.s.

Slovenské elektrárne, a.s. Bratislava (SE, a.s.) boli založené k 1.11. 1994 z majetkovej podstaty Slovenského energetického podniku, š.p, Bratislava. Akciová spoločnosť SE vznikla 21.1. 2002 ako nový subjekt a právny následník SE, a.s., od ktorých bola k tomuto dátumu oddelená Prenosová sústava a Tepláreň Košice. Základné imanie spoločnosti pri založení predstavovalo 40 mld. Sk a naň boli vydané akcie v hodnote 1 000 Sk. Výlučným držiteľom akcií tejto spoločnosti bol štát prostredníctvom Fondu národného majetku SR. Výkonom práv akcionára bolo poverené Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky. V septembri 2004 privatizačná komisia rozhodla o odpredaji 66 % akcií SE, a.s. talianskej spoločnosti Enel.

Hlavnými činnosťami akciovej spoločnosti sú:

- výroba, prenos a odbyt elektrickej a tepelnej energie
- údržba, opravy, rekonštrukcie a modernizácie energetických zariadení
- skládkovanie vyhoreného jadrového paliva, skládkovanie a likvidácia rádioaktívnych odpadov
- investičná výstavba energetických a iných zariadení a ich likvidácia po vyradení z prevádzky
- vývoz, dovoz a tranzit elektrickej energie a riadenie elektrizačnej sústavy SR

SE, a.s. patria k najziskovejším organizáciám v SR. V roku 2003 dosiahla spoločnosť tržby vo výške 47,4 mld. Sk, čistý zisk po zdanení predstavoval 1,3 mld. Sk. Na konci roka 2003 zamestnávala spoločnosť 10 773 pracovníkov na celom Slovensku (cieľom spoločnosti je znížiť zamestnanosť do konca roka 2005 na 8 600 ľudí).

Západoslovenská energetika, a.s.

Západoslovenská energetika, a.s. (ZSE, a.s.) je zameraná na distribúciu elektrickej energie na území západného Slovenska zo SE, a.s. ku koncovým odberateľom. Je to najväčšia energetická distribučná spoločnosť na Slovensku a je členom skupiny E.ON Energie (vlastní 40 % akcií ZSE, a.s.) – spoločnosti, ktorá je druhým najväčším súkromným poskytovateľom energetických služieb na celom svete. Elektrickú energiu dodáva prostredníctvom vlastných rozvodných sietí na území západného Slovenska a Bratislavy. V r. 1994 prišlo v spoločnosti v rámci transformácie podniku k výraznému posunu pri skvalitňovaní služieb poskytovaných zákazníkom zavedením nového systému obchodného riadenia, ktorý prináša značné prínosy v ekonomickej oblasti podniku. Majetok spoločnosti ZSE, a.s. k 1.1. 1990 predstavoval základné imanie vo výške 3,6 mld. Sk. V r. 2001 celková potreba zdrojov elektrickej energie ZSE, a.s., predstavovala 6,9 mil. MWh, čo tvorilo 34% zdrojov potreby elektrickej energie. Podnik zamestnával na západnom Slovensku ku koncu roka 2003 celkovo 2 223 zamestnancov. Tržby spoločnosti dosiahli k uvedenému roku hodnotu 21,6 mld. Sk, pri čistom zisku po zdanení 1,8 mld. Sk.

Slovenský plynárenský priemysel, a.s.

Organizácia je zameraná na nákup, transport a distribúciu plynu na území SR a jeho tranzitnú prepravu a v uvedených činnostiach má prirodzený monopol, je hospodársky efektívna a patrí

medzi najziskovejšie organizácie v SR. V správe podniku sú tranzitné plynovody na území SR. SPP, a.s. bol v zozname strategických podnikov, z tohto dôvodu došlo k jeho privatizácii neskôr (v marci 2002), pričom väčšinový podiel si ponechal štát a 49 % SPP, a.s. vlastní konzorcium nemeckej spoločnosti Ruhrgas a francúzskeho Gaz de France. Podnik zamestnával 5 472 (r. 2004) zamestnancov na území Slovenska. Tržby SPP, a.s. boli po Volkswagene 2. najvyššie zo všetkých podnikov SR – 74,1 mld. Sk. Čo sa týka čistého zisku po zdanení, ten bol 20,7 mld. Sk (najziskovejší podnik SR). SPP, a.s., v roku 2004 nakúpil 7,1 mld. m³ a predal 6,5 mld. m³ zemného plynu.

Slovenská električná prenosová sústava, a.s.

Slovenská električná prenosová sústava, a.s. (SEPS, a.s.) vykonáva prenos elektrickej energie na celom území Slovenska. Zabezpečuje prenos elektrickej energie z elektrární do distribučnej siete a veľkým odberateľom napojených na 220 kV a 400 kV siete. Prostredníctvom vedení a elektrických staníc prenosovej sústavy sa realizuje dovoz, vývoz a tranzit elektrickej energie a jej presné meranie. Tržby SEPS, a.s. predstavovali v r. 2003 hodnotu 14,9 mld. Sk a čistý zisk 689,6 mil. Sk. Priemerný počet pracovníkov bol 409.

8.2. Priemyselné podniky nadregionálneho významu

Priemyselné podniky nadregionálneho charakteru majú význam spravidla len pre menší počet regiónov a väčšinou sa ich aktivity a význam premietajú len v jednom odvetví. Podniky sú význačné exportnou schopnosťou a mohutnosťou a dopĺňajú základnú štruktúru a kostru hospodárstva štátu vytvorenú z podnikov celoštátneho významu. Ich vplyvy a ekonomické aktivity sa premietajú vo viacerých regiónoch.

Bratislavská vodárenská spoločnosť, a.s.

Bratislavská vodárenská spoločnosť, a.s. (BVS, a.s.) vznikla na začiatku roka 2004 transformáciou štátnych podnikov Vodárne a kanalizácie Bratislava a Západoslovenské vodárne a kanalizácie. BVS, a.s. zabezpečuje zásobovanie hlavného mesta pitnou vodou, zabezpečuje tiež odvádzanie odpadových vôd z územia mesta, Ivánky pri Dunaji, z rakúskych obcí Wolfsthal, Berg, Kittsee, zabezpečuje čistenie 100 % odpadových vôd odvádzaných do verejnej kanalizácie v troch čističkách: ÚČOV Vrakuňa, ČOV Petržalka, ČOV Devínska Nová Ves. Podnik zamestnáva 1 190 pracovníkov. Tržby spoločnosti činili 1,8 mld. Sk (r. 2003), pri čistom zisku 232 mil. Sk.

Slovenská Grafia, a.s.

Tlačiareň bola založená v roku 1921 ako účastinná spoločnosť a v krátkom čase sa zaradila medzi najvýznamnejšie tlačiarne v Bratislave aj na Slovensku. Základný sortiment tvorili výroba kníh, časopisov a obchodných tlačovín. V rokoch 1939-45 sa v nej tlačili aj poštové známky. Počas svojej existencie až do znárodnenia vyhotovila vyše 1 000 titulov kníh a tlačila tu okolo 100 novín a časopisov. Slovenská Grafia bola v roku 1950 znárodnená a stala sa základom pre národný podnik Tlačiarenské závody Práca a v roku 1952 Grafické tlačiarne. V roku 1955 sa zlúčili n.p. Grafické tlačiarne a n.p. Knižné závody a vznikol n.p. Polygrafické závody. Pod týmto názvom existoval v rôznych štruktúrach do roku 1992. Významnú úlohu vo vývoji Polygrafických závodov zaznamenal rok 1971, keď sa dokončila výstavba nových objektov v Bratislave-Krasňanoch, kam sa presťahoval základný závod aj s podnikovým riaditeľstvom. K 1.5. 1992 bol podnik do Obchodného registra zapísaný opäť ako a.s. Slovenská Grafia. Tlačiareň sa profilovala ako popredný výrobca kníh a farebných časopisov. Pracuje v oblasti polygrafického priemyslu, je popredným výrobcom časopisov, kníh a reklamných tlačovín v stredo európskom regióne. Orientovaná je na poskytovanie služieb v oblasti prípravy tlače, tlače ofsetovou a hĺbkotlačovou technikou a služieb ďalšieho spracovania, no zároveň rozvíja aj oblasť nových služieb pre svojich zákazníkov. Slovenská Grafia, a.s. má vlastné grafické štúdio schopné spracovať informácie z moderných dátových nosičov. V sortimente a.s. tvoria najväčší podiel časopisy so 63 %, nasledujú merkantilné tlačoviny 26 % a knihy 10 %. Slovenská Grafia, a.s. exportuje cca 42 % svojej produkcie na vyspelé zahraničné trhy, čo je taktiež predpokladom neustáleho rastu kvality produkcie. Ročne tlačiareň potlačí 28 000 ton papiera a vytvorí ročný obrat 1,53 mld. Sk (v roku 2003). Medzi najväčších a stálych partnerov tlačiarne patria Burda Osteuropa, Euroskop – Ringier, TV – Tip a ďalšie významné domáce a zahraničné subjekty. Spoločnosť patrí do skupiny Grafobal Group, ktorá je zároveň majoritným akcionárom spoločnosti. Podnik má dobré hospodárske výsledky a je hospodársky efektívny - tvoriaci zisky (39 mil. Sk v r. 2003). Zamestnáva 530 pracovníkov.

Palma-Tumys, a.s.

Začiatky priemyselnej výroby olejov a tukov sa v Bratislave odvíjajú od roku 1920 a sú spojené s menom firmy OLEA. Firma zriadila malú lisovňu s kotolňou a skladmi, kde sa lisovali rôzne druhy olejnatých semien a roztápali živočíšne tuky. Tento závod zanikol v roku 1935. Po druhej svetovej vojne v roku 1945 sa jej následníčkou stala Bratislavská účastinná spoločnosť na výrobu jedlých rastlinných tukov a olejov. Avšak onedlho bola táto spoločnosť znárodnená a od 1.1. 1946 vznikol nový subjekt – Bratislavské tukové závody n.p. (BTZ), ktorý zahŕňal aj Považskú továreň na rastlinné tuky v Novom Meste nad Váhom.

Národný podnik PALMA vznikol v roku 1958 fúziou BTZ a podnikov Palma Nové Mesto nad Váhom a Pólio v Košiciach. Závod Bratislava bol orientovaný na kompletne spracovanie olejnatých semien, výrobu polotovarov a výrobu jedlých rastlinných tukov a olejov.

Ďalšia dôležitá zmena sa uskutočnila 1.1. 1983, keď Ministerstvo poľnohospodárstva a výživy Slovenskej republiky zjednotilo riadenie tukového a kozmetického priemyslu do jednej výrobného-hospodárskej jednotky, odborového podniku Palma, ktorý zastrešoval 6 závodov (Palma Bratislava, Nové Mesto n. V. a Šenkvice, Kozmetika Bratislava, Hlohovec a Levice). Po roku 1989 sa v súvislosti s prechodom na trhové hospodárstvo začala transformácia podniku. K 1. aprílu 1990 sa z bývalého štátneho podniku v rámci demonopolizácie odčlenili dva kozmetické závody v Bratislave a Leviciach. 1.10. 1991 bol založený spoločný podnik Henkel-Palma s.r.o. so sídlom v Bratislave na výrobu čistiacich a pracích prostriedkov.

Akciová spoločnosť Palma-Tumys Bratislava vznikla 27.12. 1991. Postupnou reštrukturalizáciou sa Palma vyvíjala, modernizovala až do dnešnej podoby. Meniace sa trhové podmienky po roku 1989 boli postupne príčinou nevyhnutných zmien. Počas veľmi krátkeho obdobia musel podnik čeliť narastajúcej konkurencii, klesajúcej tarifnej a netarifnej ochrane slovenského trhu, zníženej hospodárskej výkonnosti slovenskej ekonomiky, zmene spotrebiteľského správania

Palma-Tumys, a.s. Bratislava je zameraná na výrobu rastlinných tukov a vyrába klasické a stužené rastlinné oleje pre potravinársky priemysel a ostatných spotrebiteľov. Pokrýva výraznú časť trhu SR. Výroba podniku je stabilizovaná a jeho hospodárenie je efektívne (v roku 2003 predstavoval čistý zisk po zdanení 91,4 mil. Sk, tržby 4,2 mld. Sk). Podnik zamestnával k uvedenému roku 1 022 pracovníkov.

Kraft Foods Slovakia, a.s.

Kraft Foods Slovakia, a.s., bývalé Figaro, a.s., Bratislava, je spoločnosť ktorá sa zameriava na výrobu čokoládových cukrovíniiek. Americká spoločnosť Kraft Foods vstúpila do bratislavského podniku v roku 1992, kedy odkúpila 39 % balík akcií prostredníctvom švajčiarskej firmy Jacobs Suchard. V súčasnosti kontroluje takmer 93 % akcií. Počas 11 rokov svojho pôsobenia na Slovensku preinvestoval Kraft Foods (v minulosti ešte ako Jacobs Suchard), hlavne do zvýšenia kvality a kapacity výroby viac ako 1,7 mld. Sk. V roku 2004 koncern zatvoril 12 závodov v Európe, medzi nimi aj v Budapešti. Z tohto dôvodu došlo aj k presunu časti výroby do Bratislavy. K tradičnej slovenskej značke Figaro, pribudli značky 3bit, Milka a aj maďarské cukrovinky značiek Piros, Sport, ale aj britskej značky Terry's – tyčinky a dezerty. Jedným zo základných predpokladov rastu bratislavskej čokoládovne bol vstup Slovenska do EÚ. Podnik totiž pôvodne zásoboval len územie bývalého Československa a okolitých krajín strednej a východnej Európy. Výrobky zo Slovenska znevýhodňovalo dovozné clo EÚ. V súčasnosti už smeruje na trhy pôvodnej EÚ štvrtina bratislavskej produkcie, asi tretina ostáva na území Česka a Slovenska a ďalšia tretina na území Maďarska a Poľska. Celkovo sa sladkosti z Bratislavy vyvážajú do 28 krajín, medzi ktorými sú aj krajiny Blízkeho východu. Kraft Foods Slovakia, a.s. vyprodukovala za rok 2003 viac ako 25 tisíc ton cukrovíniiek. Celkové tržby spoločnosti dosiahli hodnotu 3,7 mld. Sk (čistý zisk 60,2 mil. Sk). Počet pracovníkov ku koncu roka 2003 dosiahol 856 ľudí.

Imperial Tobacco Slovakia, a.s.

Spoločnosť Slovak International Tabak, a.s., S.I.T. zmenila svoje obchodné meno na Imperial Tobacco Slovakia, a.s. (ITS, a.s.) 15. septembra 2004. Zmena obchodného mena súvisela so snahou Imperial Tobacco vytvoriť jednotnú globálnu identitu a znamenala dôležitý krok v integrácii spoločnosti do skupiny Imperial Tobacco. Imperial Tobacco Group je štvrtá najväčšia medzinárodná tabaková spoločnosť. Skupina vlastní 34 závodov na celom svete a pôsobí na viac ako 130 trhoch. Imperial Tobacco kúpila koncern Reemtsma, vrátane spoločnosti SIT, a.s. v roku 2002. ITS, a.s. sa zaoberá spracovaním tabaku a výrobou cigariet a má monopolné postavenie v týchto výrobných činnostiach v SR. Je druhá najväčšia tabaková spoločnosť na Slovensku. V roku 2003 spoločnosť predala vyše 2,2 miliardy cigariet, čo predstavuje 38 % podiel na slovenskom trhu. Podnik zamestnáva 746 zamestnancov a je hospodársky efektívny tvoriaci dostatočné zisky pre svoj rozvoj (69,3 mil. Sk – čistý zisk, 2,6 mld. Sk – tržby v r. 2003).

Istrochem, a.s., Bratislava

Dlhá história podniku Istrochem sa začala písať v roku 1873, keď ju pod názvom Dynamit-Nobel založil švédsky vynálezca Alfred Nobel. Názov podniku sa rokmi menil - od päťdesiatych rokov bola fabrika známa ako Chemické závody Juraja Dimitrova. Nová, relatívne krátka história prišla s prechodom na nové podmienky trhového hospodárstva. Do tohto obdobia vstúpil podnik pod novým názvom Istrochem. Patril do zoznamu strategických podnikov slovenského priemyslu. Začiatkom mája roku 1995 vznikla manažérsko-zamestnanecká spoločnosť Istronova, a.s., Bratislava (založilo ju 12 členov vrcholového manažmentu Istrochemu), ktorá predložila FNM SR návrh na privatizáciu Istrochemu, a.s. Bratislava. K 1. novembru 1995 sa štátny podnik mení na akciovú spoločnosť vo vlastníctve štátu. Bol to jediný privatizačný projekt. Avšak náznaky záujmu o privatizáciu sa objavili už oveľa skôr. Už počas rokov 1993 a 1994 prejavili o podnik záujem zahraniční záujemcovia. Rokovania sa uskutočnili s firmami Norsk Hydro a Enichem. Ako sa však ukázalo, zahraniční partneri nemali záujem o podnik ako celok, ale chceli investične podporiť vybrané druhy

výrob založením nových spoločností, v ktorých by mali majoritnú účasť. Takáto koncepcia sa javila pre podnik neprijateľnou.

V októbri roku 1996 predložila FNM SR privatizačný projekt spoločnosť Chemické závody, a.s., Bratislava (CHZB). Išlo o obchodnú a poradenskú spoločnosť s dôrazom na chemický priemysel, ktorá vznikla v roku 1993. V decembri 1996 získala privatizáciou 67 % akcií zo základného imania spoločnosti Istrochem. Kúpnu cenu za predaj rozhodujúcej časti akcií zo základného imania spoločnosti stanovil FNM na 1,08 mld Sk. Majetok Istrochemu má výšku 4,28 mld.Sk. Nominálna hodnota predaného podielu predstavuje 2,87 mld.Sk. CHZB teda zaplatili o 1,79 mld Sk menej ako bola nominálna hodnota akcií. V júli roku 1997 však FNM SR jednostranne odstúpil od privatizačnej zmluvy, následne odkúpil aj ostatné akcie a stal sa jediným vlastníkom podniku (P. Vašina, 1999). V roku 2002 sa Istrochem a.s. stáva súčasťou Agrofert Group – medzinárodného holdingu pôsobiaceho v chemickom priemysle, poľnohospodárstve a potravinárstve.

Spoločnosť v súčasnosti orientuje svoju produkciu na výrobu gumárenských chemikálií, polypropylénových vlákien, agrochemikálií, priemyselných trhavín a farebných koncentrátov. Zo súčasnej produkcie je 90 % určenej na export na európske, ale aj zámorské trhy. Tržby Istrochemu a.s. dosiahli v roku 2003 hodnotu 1,8 mld. Sk, zisk 98 mil. Sk. K uvedenému roku zamestnával 908 ľudí.

Johnson Controls International, s.r.o.

Na Slovensku pôsobí americká spoločnosť Johnson Controls od konca roku 1993. Je veľmi dôležitým dodávateľom komponentov pre automobilový priemysel. V Bratislave sídli závod ASG, ktorý je výhradným dodávateľom sedadiel pre Volkswagen Slovakia, a.s. V roku 2003 dosiahla spoločnosť tržby vo výške 13,6 mld. Sk a zamestnávala 771 ľudí.

Kablo, s.r.o.

Podnik je orientovaný na výrobu káblov a vodičov všetkých typov pre elektrické rozvody. Kablo, s.r.o. Bratislava zamestnáva 293 pracovníkov (r. 2003). V uvedenom roku dosiahla spoločnosť tržby vo výške 2 mld. Sk, avšak v celkovom hospodárení dosiahla stratu 15 mil. Sk. V roku 1992 do Kabla vstúpila firma Siemens, ktorá investovala značné prostriedky pre modernizáciu výroby a v rámci ďalšej reštrukturalizácie ho posunula talianskemu investorovi – firme Pirelli. Tento investor chce v najbližšej dobe presunúť výrobu z hlavného mesta do pripravovaného priemyselného parku na Záhorí Eurovalley.

8.3. Priemyselné podniky regionálneho významu

Tieto podniky dopĺňajú hospodársku kostru kraja. Ich hospodársky význam je obmedzený regiónom výskytu. Tvoria uzlové body z hľadiska hospodárskeho a sociálneho rozvoja kraja a značnou mierou sa podieľajú na hospodárskych výkonoch a zamestnanosti kraja.

BEZ Transformátory, a.s.

Spoločnosť pôsobí na domácich aj zahraničných trhoch s vyše storočnou tradíciou. Predchodca súkromnej akciovej spoločnosti BEZ Transformátory bol založený v roku 1902 ako samostatná účastinárska spoločnosť „Maďarské Schuckertove závody“ so sídlom v Bratislave. Vplyvom zlúčenia firiem Schuckert a Siemens v roku 1903 vznikla z bratislavského závodu pobočka firmy Siemens-Schuckert z Budapešti. Podnik je výrobcom elektrotechnických výrobkov a zariadení pre energetiku a ďalšie odvetvia priemyslu, ako aj pre potreby občianskej vybavenosti. Od roku 1912 sú vo výrobnej náplni podniku aj distribučné transformátory. V roku 1950 podnik zaviedol a do súčasnosti používa názov Bratislavské elektrotechnické závody, skrátene BEZ. BEZ Transformátory je jediným fungujúcim podnikom z piatich fabriek bývalých BEZ, š.p., ktoré v 80-tych rokoch zamestnávali 3 500 ľudí. Za posledných 35 rokov podnik vyrobil viac ako 200 000 transformátorov. Súčasná produkcia presahuje 2 000 kusov transformátorov ročne a má rastúcu tendenciu. 80 % výrobkov je určených na export, predovšetkým do Českej republiky, Nemecka, Ruska, Španielska, Poľska, Rumunska a Bulharska. Začína sa rozvíjať spolupráca

s partnermi v Rakúsku, Fínsku a pobaltských republikách. Na základe strategického rozhodnutia BEZ Transformátory o rozšírení produktového portfólia bol dňa 17. marca 2004 začlenený do podniku významný český výrobca výkonných transformátorov, divízia transformátorov podniku Škoda Plzeň, pod názvom ETD Transformátory, s.r.o.

BEZ Transformátory, a.s. Bratislava zamestnáva 263 pracovníkov a súčasná produkcia sa zameriava hlavne na výrobu trojfázových transformátorov s liatou izoláciou, olejových transformátorov v ochrannom kryte, suchých transformátorov, tlmiviek pre vysieláče a elektrotepeľných zariadení. Ďalej vyrába jednouchelové stroje a zariadenia, zdroje elektrickej energie s benzínovými a dieselovými motormi. Tržby podniku dosiahli v r. 2003 hodnotu 489,2 mil. Sk, pričom čistý zisk bol 3,2 mil. Sk.

Hydronika DEE, a.s., Bratislava

História firmy siaha do 19. storočia, keď vznikla pôvodná strojárka fabrika. Odvtedy prešla viacerými etapami vývoja zmien strojárkeho výrobného programu, ako aj viacerými formami vlastníctva. V súčasnosti patrí Hydronika, a.s. medzi najväčších výrobcov priamočiarych hydromotorov v strednej Európe, pričom kvalitou produkcie konkuruje najvýznamnejším svetovým výrobcom na náročných trhoch Európskej únie, či Japonska. Spoločnosť zamestnáva 230 pracovníkov.

Matadorfix, s.r.o.

Je to súkromná firma bez účasti zahraničného kapitálu, ktorej majiteľmi je 6 spoločníkov z manažmentu firmy. História podniku siaha až do roku 1904, kedy sa v Bratislave začalo s výstavbou továrne na gumové a kaučukové výrobky, ktorá sa po dokončení začlenila do kartelu gumárenských fabriek Rakúsko-Uhorska – Matador Ruggyanta es Balata. Fabrika sa zameriavala na výrobu hadíc, remeňov a tesniacich dosiek. Neskôr sa výroba rozšírila o výrobu základných zmesí, podpätkov, podlahovín, bicyklových plášťov, pneumatík a azbestových výrobkov. V roku 1920 došlo k transformácii na podnik Matador gumové a balatové závody účastinná spoločnosť Bratislava-Petržalka a vstupu firmy Semperit. Po 2. svetovej vojne došlo k znárodneniu podniku a vzniku Matador, n.p. Bratislava. V šesťdesiatych rokoch sa produkcia rozšírila o výrobu lepidiel a náterových látok, ktorá v roku 1980 dosiahla objem 9 000 t/rok. V roku 1993 sa pod vplyvom ekonomických a politických zmien Matador, š.p. Bratislava rozdelil na štyri samostatné právne subjekty: Matadorbelt, a.s. – výroba dopravných pásov a hadíc, Matadorroll, a.s. – výroba základných zmesí, podlahových krytín, tesniacich dosiek, pogumovanie, Matadorfix, š.p. – výroba lepidiel, náterových látok, tmelov a pogumovaného textilu a Matador, š.p. – lisovaná technika, energetika, služby. O dva roky neskôr dochádza k transformácii š.p. Matadorfix na základe privatizácie na Matadorfix, s.r.o., čo so sebou prináša zahájenie výroby disperzných lepidiel Dilekol a etablovanie sa na francúzskom trhu organizačnou zložkou Matadorfix France. V roku 1997 sa začalo s výrobou plastov pre vodorovné dopravné značenie a výrobou lepidiel pre obuvnícky, drevársky a nábytkársky priemysel.

Firma má v súčasnosti približne 50 zamestnancov a jej ročný obrat sa pohybuje okolo 180 mil. Sk. Pôsobí predovšetkým v Slovenskej a Českej republike.

Gumon Slovakia, a.s

Gumon Slovakia, a.s Bratislava pracuje v oblasti gumárenského priemyslu a vyrába elektroizolačné materiály: vrstevnaté a plátované izolanty, lakované materiály, drážkové izolácie, živícnaté materiály, bandážované pásy a bezpečnostné náradie pre vysokofrekvenčnú elektrotechniku. Podnik má pracovisko pre tvarové rezanie vodným lúčom a postupne plánuje utlmiť výrobu s výrazne negatívnymi dopadmi na životné prostredie, napríklad produkciu výrobkov s obsahom krezolových živíc a pod. Organizácia v súčasnosti zamestnáva okolo 300 pracovníkov a má predpoklady pre udržanie objemu súčasnej výroby a postavenia firmy na trhu.

Technické sklo, a.s.

V uplynulom období došlo k čiastočnému útlmu výroby, čo sa negatívne prejavilo v úrovni zamestnanosti a jeho efektívnosti. Dôsledkom toho je pokles jeho významnosti. Podnik v súčasnosti zamestnáva okolo 500 zamestnancov a základom výroby je hutná výroba skla, doplnená o ručnú sklofúkačskú výrobu a výrobu izolačných materiálov. Okrem toho produkuje sklenené komponenty pre výrobcov svetelných zdrojov, keramiky, automobilov a ťažkej mechaniky, ako aj pre farmaceutické spoločnosti. Hlavní odberatelia sú z krajín EÚ, pričom v poslednom čase sa rozmohol aj vývoz do krajín bývalého Sovietskeho zväzu. Podnik je výrazným znečisťovateľom ovzdušia hlavne z taviacich pecí, ktoré sa premieta v širšom okolí podniku.

Technické sklo, a.s. spolu s rakúskym partnerom založilo dcérsku spoločnosť Medical glass, a.s., ktorá vyrába sklenené obaly pre zdravotníctvo, farmáciu a kozmetický priemysel, na báze

sklenených trubíc. Firma zásobuje farmaceutické spoločnosti po celej Európe, pričom zvyšuje svoju výrobnú kapacitu.

Rajo, a.s.

Spoločnosť Rajo, a.s. bola vybudovaná na bohatej tradícii poľnohospodárstva a mliekárenstva na západnom Slovensku. V r. 1922 vznikla z bývalého štátneho podniku MILEX akciová spoločnosť MILEX Slovakia. Odkúpením časti kapitálového objemu rakúskou firmou Schärtinger Milch AG firma v roku 1993 zmenila svoj názov na MILEX Schärtinger Slovakia, a.s. Neskôr, v súvislosti so zmenou hlavného akcionára Schärtinger Milch AG na NÖM AG (Niederösterreichische Molkerei AG) v polovici roku 1996, bolo potrebné zmeniť aj názov akciovej spoločnosti MILEX Schärtinger Slovakia. Na základe všeobecného poznania značky Rajo na Slovensku, bol v máji 1996 odsúhlasený názov podniku Rajo, a.s. Názov Rajo sa prvýkrát objavil na nízkoťučnom jogurte ako skratka pre racionálny jogurt ešte na prelome rokov 1990 a 1991. Ku koncu roka 2000 rakúska firma NÖM AG navýšila svoj kapitálový podiel a stala sa 100 % akcionárom spoločnosti Rajo, a.s. V roku 2001 vstúpil do spoločnosti nový akcionár, nemecká firma Meggle International GmbH Wasserburg, ktorá sa v roku 2003 stala stopercentným vlastníkom akcií. Bavorská firma Meggle je pre spoločnosť Rajo, a.s. strategickým partnerom. Materská spoločnosť neohrozuje značku ani výrobky Rajo. Naopak, výroba sa rozširuje a už teraz množstvo výrobkov, vyrábaných pod značkou Meggle, tvorí veľmi významnú časť exportu predovšetkým na český, maďarský a poľský trh.

Každoročne spoločnosť Rajo, a.s., uvádza na trh nové výrobky a rozširuje tým sortiment mliečnych produktov. Mliekárne denne spracuje priemerne vyše 374 393 litrov mliečnej suroviny. Za posledných 5 rokov spoločnosť stonásobila objem vykúpeného a spracovaného mlieka. Z toho na výrobu jogurtov sa denne spracuje približne 11 905 litrov mliečnej suroviny. Dnešný sortiment pod značkou Rajo pokrýva široké spektrum produktov dennej spotreby od trvanlivého a čerstvého mlieka, tvarohu, čerstvého syru Cottage cheese, masla, cez smotanové a kyslomliečne produkty. Úplnou novinkou sú zakysané nápoje na báze srvátky.

Rajo, a.s. Bratislava zamestnáva asi 280 pracovníkov. Organizácia má predpoklady udržať súčasnú úroveň zamestnanosti. Obrat spoločnosti dosiahol v roku 2003 hodnotu 4 mld. Sk a celkový zisk okolo 40 mil. Sk. Až 36% svojej produkcie exportuje spoločnosť do Českej republiky, Maďarska, Poľska a Nemecka (hlavne trvanlivé mlieko a sprejové šľahačky).

I.D.C. Holding, a.s., Bratislava

Spoločnosť I.D.C. Holding, a.s., je najvýznamnejším producentom cukroviniek a trvanlivého pečiva na Slovensku. Ich výroba má na Slovensku takmer 100 ročnú tradíciu. Ročná produkcia predstavuje okolo 30 tisíc ton výrobkov s obratom približne 40 miliónov USD. Štruktúra výrobkov I.D.C. Holding pozostáva z viac ako 20 druhov cukríkov, oblátok, sušienok, perníkov, čokolády a pod. Spoločnosť má na Slovensku viac ako 50 %-ný trhovú podiel v predaji trvanlivého pečiva a približne 30 %-ný trhovú podiel v predaji cukroviniek, pričom na export ide približne polovica celkovej produkcie. Z tohto dôvodu vznikli v zahraničí aj 3 dcérske spoločnosti v susedných štátoch Poľsku, Českej republike a Maďarsku. Niekoľko stoviek ton svojich produktov sa vyváža aj na Ukrajinu, do Chorvátska a Ruska. V roku 2003 dosiahli tržby spoločnosti 2,6 mld. Sk, pričom čistý zisk spoločnosti bol 71,2 mil. Sk. Priemerný počet zamestnancov bol 1 453.

Stein, a.s.

História tohto pivovaru siaha až do druhej polovice 19. storočia (1873), kedy Alexander Stein spustil chod novopostaveného pivovaru. Už v začiatkoch sa pivovar zaradil medzi najväčšie pivovary na Slovensku, s najväčším kapitálom a najväčším počtom pracovníkov. Bol na veľmi dobrej technickej úrovni a tak bol schopný konkurovať viedenským a budapeštianskym pivovarom. Steinovo pivo sa stalo čoskoro známe nielen doma, ale aj v zahraničí. Ľudia ho

pili v Nemecku, Švajčiarsku, Rakúsku i Maďarsku. Táto značka získala aj viaceré ocenenia na výstavách (Viedeň, Paríž, Brusel). Po znárodnení v roku 1948 bol z pivovaru vytvorený podnik Západoslovenské pivovary, n.p., Bratislava. Po revolúcii v roku 1989 sa pivovar vrátil k pôvodnému názvu Stein, štátny podnik. V roku 1995 sa pretransformoval na zamestnaneckú akciovú spoločnosť Stein, a.s. V súčasnosti je súkromnou akciovou spoločnosťou. V poslednej dobe sa do pivovaru investovali značné finančné prostriedky (nákup vysokoautomatizovanej fľaškovacej linky, sviečkového filtra na zvýšenie trvanlivosti piva). Na začiatku 90-tych rokov sa ročne vyrobilo 700 000 hl piva, v súčasnosti je to asi štvrtina.

Alas Slovakia, s.r.o.

Táto spoločnosť pôsobí na slovenskom trhu od roku 2002. Historicky je pokračovateľom výrobných tradícií bývalého štátneho podniku Západoslovenské kameňolomy a štrkopiesky Bratislava, spoločnosti ŠTRMAC, s.r.o., Bratislava a ALAS – štrkové a betónové závody, spol. s.r.o., Bratislava. Prevažujúcou činnosťou spoločnosti je ťažba a spracovanie kameniva, ktoré je určené na predaj stavebníkom. Významnou časťou výrobného programu je tiež produkcia transportbetónu. Čerstvé betónové zmesi sa vyrábajú v betonárňach na Zlatých pieskoch a Mlynských nivách. Tržby spoločnosti dosiahli v roku 2003 hodnotu 526,1 mil. Sk a čistý zisk po zdanení 99,2 mil. Sk. Alas Slovakia, s.r.o. zamestnávala 257 ľudí.

Premac, s.r.o., Bratislava

Táto firma bola založená v r. 1991. Výroba spoločnosti je zameraná na výrobu betónových dlažieb, spracovanie betonárskej ocele, výrobu krycích platní a pod. V roku 2003 so zmenou majiteľa došlo k vstupu spoločnosti do koncernu CRH. V tomto roku dosiahli tržby hodnotu 703 mil. Sk, pri zisku 82,4 mil. Sk. Priemerný počet zamestnancov bol 258.

Protetika, a.s.

História Protetiky, a.s. začala vznikáť v roku 1923 zo samostatnej filiálky, družstva ODIP, so zameraním na výrobu ortopedicko-protetických pomôcok. Po februári 1948 zostal ODIP Bratislava súčasťou celoštátneho družstva so sídlom v Prahe. Až do roku 1956 bol bratislavský závod súčasťou národného podniku Orthopedia. V roku 1956 vznikol samostatný Slovenský národný podnik Orthopédia, ktorý bol začlenený od 1. júna 1960 do združenia podnikov SPOFA a neskôr bol zmenený názov na Protetika, n.p., s účinnosťou od 1.1. 1962. S rozširovaním výroby vznikla potreba na budovanie nového závodu, ktorého základný kameň bol položený 5. októbra 1964. Výstavba bola realizovaná v dvoch etapách. V roku 1988 nadobudol účinnosť zákon o štátnom podniku a s účinnosťou od 1.1.1989 vznikol podnik s názvom Protetika, š.p. Zmenou systému sa Protetika transformovala na akciovú spoločnosť. Nosným programom je v súčasnosti výroba ortopedicko-rehabilitačných sandálov, ortopedickej obuvi a vložiek, neoprénových bandáží, bandážneho programu, respirátorov, ortopedicko-protetických pomôcok, individuálnych ušných koncoviek. Cieľom spoločnosti je aj prienik na zahraničné trhy, čoho dôkazom bolo aj založenie dcérskych spoločností na Ukrajine, v Česku, Bulharsku, Bielorusku a Poľsku.

8.4. Priemyselné podniky lokálneho významu

Tvorí uzlové body hospodárskeho a sociálneho rozvoja a ich hospodársky a sociálny význam je obmedzený na užšie okolie lokality výskytu. V Bratislave sa nachádza pomerne veľké množstvo malých efektívnych priemyselných podnikov s počtom zamestnancov do 20. Uvedené podniky dotvárajú hospodársku efektívnosť priemyslu stredných a väčších podnikov. Ich nespornými výhodami sú vyššia pružnosť zmien výrobného programu a prispôbivosť k potrebám trhu. Tieto podniky sa výraznou mierou podieľajú na úrovni

zamestnanosti v priemysle a vytvárajú potenciálnu zásobáreň kvalifikovaných pracovných síl pre budúce rozvojové impulzy väčších priemyselných podnikov.

ZÁVER

Začiatky moderného priemyslu na Slovensku sa kladú až do obdobia druhej polovice 19. storočia, preto sa Slovensko považuje za pomerne mladé priemyselné územie. Oproti krajinám západnej Európy to bolo výrazné oneskorenie. Predchodcom výroby v priemyselných závodoch bola výroba v manufaktúrach a dielnach. Vývoj priemyslu Bratislavy je potrebné sledovať v rámci štátneho útvaru, ktorého bola súčasťou. Už v 19. storočí bola Bratislava vďaka svojej výhodnej geografickej polohe významným priemyselným centrom. Pozitívnu úlohu zohrávalo najmä postavenie medzi mestami Viedeň a Budapešť a taktiež priaznivá poloha na rieke Dunaj. Bratislava bola vhodným miestom, kde sa mohol rozvíjať nový veľký i stredne veľký priemysel, závislý zväčša od rakúskeho kapitálu, ktorý zabezpečoval hlavne potreby Uhorska. O význame Bratislavy svedčí aj fakt, že zatiaľ čo v roku 1869 bola v objeme priemyselnej výroby na treťom mieste v Uhorsku (po Budapešti a aj po Košiciach), po Rakúsko – Uhorskom vyrovnaní sa postupne začali v meste budovať veľké priemyselné závody a Bratislava sa stala najvýznamnejším priemyselným centrom na Slovensku. Okrem vodnej dopravy po Dunaji zohrávala v tomto období významnú úlohu aj výstavba železníc.

Mimoriadne významným obdobím pre rozvoj priemyslu v Bratislave bolo obdobie socialistického rozvoja priemyslu v Československu. Na etapu priemyselného vývoja v období rokov 1948-1989 malo bezprostredný vplyv vydanie dekrétov o znárodnení. V meste bolo znárodnených 56 priemyselných podnikov. V období najintenzívnejšieho rozvoja priemyslu na Slovensku bolo v Bratislave postavených 31 nových závodov. V odvetvovej štruktúre priemyslu v roku 1985 dominovali strojársky, chemický, elektrotechnický a kovospracujúci priemysel. Tieto odvetvia zamestnávali podstatnú časť pracujúcich v priemysle - 61,7%. Z ostatných odvetví výraznejší podiel pripadá na potravinársky priemysel. Priemyselný rozmach Bratislavy s posilnením jeho funkcie hlavného mesta indukoval rozvoj služieb, čo sa spolu s bytovou výstavbou odrážalo v prudkej transformácii priestorovej štruktúry Bratislavy.

Po druhej svetovej vojne nastal pochopiteľne územný rozvoj priemyselných areálov v samotnom meste. Mesto rástlo východným a severovýchodným smerom a priemyselné závody sa začali budovať aj v pričlenených obciach. V Bratislave sa vytvorili v tomto období tri výrazné priemyselné zóny. Ide hlavne o oblasť na ľavom brehu Dunaja, kde sa priemysel koncentroval hlavne v oblasti Mlynských Nív. Druhé výrazné zoskupenie sa vytvorilo na severovýchode mesta v mestských častiach Nové Mesto a Trnávka. Tretia priemyselná zóna sa utvorila v severnej časti mesta na území mestských častí Rača a Vajnory. Ostatné priemyselné závody už netvorili výrazné zoskupenia do zón. Sú to skôr ojedinele rozmiestnené závody na území mesta. Dva z nich boli vybudované na pravej strane Dunaja v Petržalke. Ďalšie zo závodov vznikli v západnej časti mesta na území mestských častí Dúbravka a Devínska Nová Ves. S priestorovým rozvojom Bratislavy po r.1948 sa stávajú súčasťou mesta aj priemyselné závody pôvodne lokalizované v určitej vzdialenosti od mesta alebo na jeho okrajoch. Negatívnou črtou starších priemyselných závodov bola ich nízka intenzita využitia plochy. Neskorší vývoj priemyslu (v období ku koncu 80-tych rokov 20. storočia, ale najmä po roku 1989) smeroval pod vplyvom ekologizácie a humanizácie mestského prostredia, ako aj pod vplyvom expanzie centra k redukcii plôch výroby, skladov a k premiestňovaniu prevádzok.

V roku 1989 došlo vo východnej Európe a v Československu k pádu komunizmu. Ekonomiky transformujúcich sa krajín zdedili po období socializmu nielen neadekvátne pravidlá ekonomiky, ale aj technologickú zaostalosť výroby. Zmena ekonomického systému a orientácia vzťahov na vyspelejšie krajiny západnej Európy priniesli nové príležitosti pre obnovenie výkonnosti hospodárstva a predovšetkým zvýšenie produktivity a efektívnosti. Je

potrebné zdôrazniť, že rozsah a časová koncentrácia štrukturálnych zmien, ktoré prebiehajú v krajinách strednej a východnej Európy od roku 1989, sú historicky jedinečné.

Slovenský priemysel nebol výnimkou a taktiež prešiel po roku 1989 rozsiahlymi štrukturálnymi zmenami, ktoré možno považovať nielen za sprievodný znak transformačného procesu, ale tiež za dôležitú podmienku hospodárskeho rastu slovenskej ekonomiky. Zatiaľ čo v počiatočnej etape ekonomickej transformácie došlo k prvým výrazným medzisektorovým presunom, ktoré začali etapu korekcie nevyhovujúcej štruktúry národného hospodárstva, ktorá bola dedičstvom éry socializmu, v priebehu nasledujúcich rokov mali zmeny charakter prevažne kvalitatívny, ktorý je založený na báze internacionalizácie a globalizácie slovenskej ekonomiky.

Transformácia ekonomiky na trhovú systém po roku 1990 mala za následok okrem iného aj zníženie podielu priemyslu na HDP Slovenska. Zníženie relatívneho významu priemyslu v tvorbe HDP vyplynulo pochopiteľne aj zo zvýšenia podielu sektora služieb v ekonomike. Tento sektor zaznamenal v nových podmienkach transformácie značný rozvoj, a to nielen postupným, hoci nepatrným zvýšením produktivity práce, ale najmä rozvojom nových odvetví služieb typických pre súčasný rozvoj etapy globalizácie ekonomiky sveta a jednotlivých štátov.

Aj keď pokles významu priemyslu v štruktúre ekonomiky je v hospodársky vyspelých krajinách všeobecnou tendenciou, v podmienkach transformujúcich sa ekonomík je predsa len dôsledkom špecifických okolností, spravidla sprevádzajúcich proces transformácie. V podmienkach slovenskej ekonomiky prvou takou špecifickou okolnosťou bola predovšetkým transformačná recesia. Tá vznikla nielen oslabením celkovej svetovej konjunktúry, ale aj rozpadom trhu bývalej RVHP, na ktorý bola slovenská ekonomika orientovaná. Významnou súčasťou tejto recesie, osobitne na Slovensku, bol útlm a konverzia zbrojárskej výroby.

V súvislosti s prehľbujúcou sa internacionalizáciou slovenského priemyslu možno pozitívne vnímať proces technologickej modernizácie priemyselných podnikov iniciovaný predovšetkým zahraničnými vlastníkmi. Z pohľadu vývojových trendov v svetovej ekonomike ide o nevyhnutný krok reštrukturalizácie, dôležitý hlavne vzhľadom na konkurencieschopnosť na vyspelých zahraničných trhoch. V tomto kontexte možno pozitívne hodnotiť hlavne integráciu Slovenskej republiky do Európskej únie, ktorá dáva predpoklady pre kvalitatívne zmeny v slovenskom priemysle. Treba však poznamenať, že veľa reštrukturalizačných opatrení bolo prijatých ešte pred vstupom do EÚ a nie sú spojené so zahraničnými investíciami. Vývojovým trendom sa postupne prispôbovali aj viaceré domáce priemyselné firmy, ktoré často pod tlakom inovovali svoje výrobné programy.

Iným charakteristickým rysom štrukturálnych zmien vo vnútri slovenského priemyslu je ich regionálne špecifický rozmer, ktorý odráža odvetvovú a priestorovú koncentráciu priemyslu. Regionálne dopady reštrukturalizácie sú zvlášť závažné v prípade rýchleho a výrazného útlmu predtým dominantných priemyselných odvetví, kedy strata zamestnanosti nie je dostatočne kompenzovaná vznikom nových pracovných príležitostí. Regionálne odlišnosti ovplyvňuje na jednej strane makroekonomický vývoj, ktorý reaguje na vývojové trendy v svetovom priemysle a na druhej strane sú rozdiely prehľbované nízkou medziregionálnou mobilitou faktorových vstupov v prospech rozvinutejších a bohatších regiónov. Z hľadiska vývoja slovenského priemyslu je tento vývoj hlavne v posledných rokoch čoraz viditeľnejší. Podľa viacerých autorov sa budú tieto medziregionálne rozdiely v budúcnosti ešte prehľbovať. Iným problémom regionálnej politiky, ktorá má kauzálne väzby na priemysel, sa môže dnes javiť prílišná orientácia na rozvoj vybraných priemyselných odvetví, hlavne automobilový priemysel. Pretože v tomto prípade ide o nadnárodné koncerny, môžu byť niektoré regióny potenciálne ohrozené.

Pod vplyvom transformačných zmien sociálno-ekonomického prostredia priemyselných podnikateľských subjektov, dochádza v rámci priemyselnej výroby k výrazným zmenám, ktoré navzájom so sebou súvisia, prelínajú a dopĺňajú sa. Prejavili sa v zmene veľkostnej štruktúry podnikov, poklese počtu zamestnancov, zmene odvetvovej a priestorovej štruktúry priemyslu, vznikom nového fenoménu – nezamestnanosti. Najdynamickejšie sa odrazili v privatizácii – zmene vlastníckej štruktúry, ktorá do značnej miery ovplyvňuje ďalšie transformačné procesy. Jedným z transformačných procesov, ktorý v podstatnej miere ovplyvnil ekonomickú a sociálnu štruktúru Slovenska je konverzia podnikov vyrábajúcich zbrojnú techniku (Bratislava ako mesta sa veľmi nedotkla). Veľký význam sa v procese ekonomickej transformácie Slovenska prisudzuje aj aktívnemu vplyvu zahraničného kapitálu a v neposlednom rade sa po roku 1989 zvýšil aj význam informácií.

Vývoj priemyslu v transformačnej etape v rámci Slovenska je priestorovo značne diferencovaný. Najlepšie transformáciou prechádzajú oblasti s vysoko diverzifikovanou priemyselnou výrobou, medzi ktoré patrí aj Bratislava. Vysoký pokles a strata vybudovaných pozícií je typická hlavne pre Stredné Považie (úpadok strojárstva - v súčasnosti jedného z najproblematickejších priemyselných odvetví), ďalej pre priemyselné oblasti Lučenec, Gemer a Spiš.

Po odstránení bariéry medzi východnou a západnou Európou získala Bratislava nové možnosti rozvoja. Je zrejmé, že geopolitická a geoekonomická poloha Bratislava sa výrazne zmenila. Všetci autori, ktorí sa vo svojich prácach zaoberajú vývojom Bratislava po tomto roku tvrdia, že rozvojový potenciál mesta sa mimoriadne zväčšil a mesto získalo nové možnosti rozvoja. Makroregionálne koncepcie rozvoja a usporiadanie siete európskych veľkomiest (predovšetkým dokument Európa 2000 a štúdie Institute Empirica) hodnotia polohu regiónu Bratislava, spolu s nadväzujúcim geografickým priestorom Burgenland a Győr, ako najatraktívnejší rozvojový región Európy. Rozvojový potenciál tohto regiónu spočíva najviac vo vysokokvalifikovanej pracovnej sile, vedecko-výskumnej základni, kultúrno-spoločenskej úrovni a veľmi dobrom dopravnom napojení na ostatné metropoly Európy.

V rámci Slovenska je Bratislava bez diskusie najvýznamnejším mestom. Sústreďujú sa tu rozhodujúce rozhodovacie a riadiace politické a ekonomické inštitúcie (sídlo prezidenta, vlády, parlamentu, ústredí bánk). Je najvýznamnejšou ekonomickou koncentráciou aj s niektorými strategickými podnikmi (Slovnaft, Volkswagen), sústreďuje rozhodujúci vedecko-technický a intelektuálny potenciál štátu (univerzity, SAV), kultúrne inštitúcie, významné zdravotnícke inštitúcie, je miestom práce a podnikateľských aktivít pre veľkú časť obyvateľov širokého zázemia mesta, čoraz významnejšiu úlohu v nej zohráva finančný sektor a média. Bratislava má v rámci Slovenska najnižšiu mieru nezamestnanosti, najvyšší podiel hrubého domáceho produktu na 1 obyvateľa a doteraz tu bolo investovaných viac ako 65 % priamych zahraničných investícií. V jej blízkosti sa križujú významné dopravné a infraštruktúrne línie medzinárodného významu slúžiace na vnútorné spojenie štátu a jeho napojenie na okolité krajiny. Okrem poľnohospodárstva má Bratislava dominantné postavenie vo všetkých základných odvetviach národného hospodárstva štátu. Vytvára sa tu až 25,3 % HDP Slovenskej republiky.

Jedným z významných procesov, ktorým musel prejsť samozrejme aj priemysel Bratislava po roku 1989 bola zmena vlastníckej štruktúry podnikov úzko spätá s ich privatizáciou. Kým pred rokom 1989 mali dominantné postavenie štátne podniky, v deväťdesiatych rokoch dochádza k transformácii vlastníckej štruktúry pričom prevahu majú priemyselné podniky kategórie súkromné vlastníctvo – tuzemské. O výraznom vplyve zahraničného kapitálu do priemyslu svedčí aj fakt, že ďalšími druhmi vlastníctva boli zahraničné a medzinárodné-súkromné.

Z pohľadu odvetvovej štruktúry priemyslu profilujúcimi odvetvami sa postupne stali automobilový, petrochemický, potravinársky priemysel a vydavateľstvo a tlač. Kým petrochemický a potravinársky priemysel majú v Bratislave dlhoročnú tradíciu (možno to vidieť aj v kapitole venujúcej sa vývoju priemyslu) zvyšné dve odvetvia dosiahli rozmach až v transformačnom období. V prípade automobilového priemyslu to bolo spôsobené jednoznačne vstupom nemeckej automobilky Volkswagen do BAZ-ky. Rozmach automobilky viedol aj k usídleniu viacerých dodávateľských firiem v blízkosti samotného závodu (napr. SAI Automotive, Slovakian Door Company, MC Syncro, SAS Automotive a pod.). Vývoj priemyslu vydavateľstva a tlače súvisel jednak so zmenenou politickou situáciou (v minulom režime neexistoval taký široký výber či už periodickej, resp. neperiodickej tlače) a taktiež aj so vznikom samostatnej Slovenskej republiky, keďže Bratislava sa stala nielen riadiacim, hospodárskym ale aj kultúrnym centrom Slovenska. Naopak odvetvami, ktorých význam po roku 1989 poklesol boli elektrotechnický priemysel (príčinami bol hlavne zánik resp. pokles zamestnanosti viacerých podnikov: napr. Tesla, Kablo, Danubius Elektrik), chemický a gumársky priemysel (redukcia zamestnancov v Istrocheme – predtým CHZJD, Matador a pod.) a tiež strojárskemu priemyslu (zánik podnikov Hydronika, Strojstav).

Vo všetkých transformujúcich sa krajinách, Slovensko nevynímajúc, patria k najsignifikantnejším zmeny veľkostnej štruktúry v priemysle. Sú to prirodzené zmeny vyvolané zmenami spôsobu spoločenskej regulácie. V prvom rade je potrebné spomenúť výrazný pokles zamestnanosti v priemysle. V Bratislave poklesol počet zamestnaných v priemysle o takmer 20 tisíc (v r.2004 predstavuje asi 65 % roku 1985). Trochu paradoxne sa však zvyšuje počet priemyselných podnikov, čo súvisí so znižovaním ich priemernej veľkosti. Centralizácia sa v oblasti priemyslu do roku 1989 prejavovala tým, že priemyselný systém Bratislavy bol tvorený takmer výlučne len veľkými a stredne veľkými podnikmi. Nárast počtu subjektov bol ovplyvnený tým, že v systéme priemyselných podnikov sa objavili malé podniky. Všeobecne prednosti malých a stredných podnikov spočívajú v tom, že sú schopné pružne reagovať na zmeny v dopyte, rýchlejšie nasávať inovácie, schopné vyrábať vysokošpecializovanú produkciu v malých sériách. Kým v roku 1985 bolo v Bratislave 59 priemyselných subjektov, v roku 2004 ich bolo 924.

Funkčná a priestorová štruktúra mesta sa rozvíjala v priebehu storočí ako výsledok spolupôsobenia politicko-historických, spoločenských, kultúrnych, sociálnych, ekonomických a ďalších faktorov v konkrétnom krajinom prostredí. V súčasnej priestorovej štruktúre mesta možno stále nájsť urbanistické vzorce pochádzajúce z obdobia ranej industrializácie Bratislavy z druhej polovice 19. storočia. Priestorové nároky priemyslu v prvých fázach industrializácie boli určované hlavne závislosťou na zdrojoch vody potrebných na pohon parných strojov. Ďalším faktorom pre lokalizáciu podnikov v Bratislave bola blízkosť železnice, pretože v 19. storočí zohrávala železničná doprava rozhodujúcu úlohu. V štruktúre dnešného mesta sú z tohto dôvodu najstaršie priemyselné areály vysoko líniovo koncentrované, napriek vtedajšiemu neregulovanému, aditívnemu spôsobu výstavby. Takto založená štruktúra nebola významne narušená ani v období socialistickej industrializácie. Povojnový rozvoj priemyslu prebiehal až na niekoľko prípadov formou rekonštrukcie a zahusťovania priemyselného chodu v pôvodných lokalitách. V procese budovania Bratislavy sa v blízkosti centra lokalizovali viaceré priemyselné areály s nízkou intenzitou využívania územia a zastaralou technológiou v blízkosti centra mesta (napr. Kablo). Neuváženou výstavbou letiska, nákladnej železničnej stanice vo Vajnoroch a areálu Slovnaft vo východnej, severovýchodnej a juhovýchodnej časti mesta vznikla umelá bariéra. Decentralizácia priemyslu, ktorá prebiehala v západnej Európe od sedemdesiatych rokov minulého storočia sa v prostredí slovenských miest uvoľnila až v transformačných deväťdesiatych rokoch.

Po roku 1989 možno pozorovať nasledovné trendy vývoja: zvyšovanie sociálnej a priestorovo-funkčnej diferenciácie, rast významu ceny pozemkov a zvyšovanie počtu aktérov pôsobiacich na vývoj urbánneho priestoru Bratislavy. Dlhé obdobie bol priemysel jedným z vedúcich prvkov vo formovaní územnej priestorovej štruktúry Bratislavy a vplýval aj na jej priestorové rozširovanie a vývoj počtu obyvateľov. Vplýval na štruktúru zamestnanosti a formovanie dopravnej infraštruktúry. So získaním nových funkcií po roku 1989 súvisia zmeny, ktoré sa v Bratislave odohrali po roku 1989: rozvoj bankových a ostatných finančných inštitúcií, rozvoj súkromného podnikania, zmena jej geopolitickej polohy, transformácia priemyslu, zmeny podnikového vlastníctva vo vnútri produktívnej a neproduktívnej sféry, decentralizácia regionálnej organizácie Bratislavy – vznik 17 samostatných častí, formovanie nových trendov v prirodzenom prírastku, imigrácie a emigrácie, formovanie novej sociálnej štruktúry obyvateľov, dopyt po bývaní v nových atraktívnych lokalitách a po čistote prostredia atď. Bratislava sa postupne transformuje od priemyselno-dopravného centra k finančno-informačnému centru ako aj centru medzinárodného obchodu a perspektívny je aj rozvoj mestského cestovného ruchu. Tieto všetky spomínané zmeny boli také významné, že ovplyvnili celkový charakter mesta. Utlmovanie a racionalizácia výroby v priemyselných podnikoch, spočívajúca okrem iného v znižovaní prezamestnanosti alebo v nákupe externých služieb a technologická modernizácia výroby sú procesy, ktoré viedli k menej intenzívnemu využívaniu viacerých priemyselných areálov. Pri lokalizácii nových výrobných investícií hrá ďaleko väčšiu úlohu ako v minulosti dobrá dopravná dostupnosť, kvalita pracovného prostredia a vyjasnenosť majetkovo-právnych vzťahov v danej lokalite. Ak hovoríme o priestorovej dekoncentracii priemyslu na území mesta, je potrebné si uvedomiť, že na mikroúrovni dochádza naopak ku koncentrácii jednotlivých firiem v polyfunkčných areáloch – často previazaných dodávateľsko-odberateľskými vzťahmi (ako príklad na území Bratislavy môže slúžiť priemyselný park Volkswagenu Slovakia v Devínskej Novej Vsi). Pomerne rýchly rozvoj nových areálov typu „greenfields“ v okrajových polohách kontrastuje s funkčnými zmenami v tradičných priemyslových oblastiach mesta.

Hlavne v posledných rokoch prebieha proces vymiestňovania priemyslu z centra Bratislavy – Prievozská, Mlynské Nivy atď. Expandujúce administratívne bizniscentrá sa v centre Bratislavy už z jednej strany, od ulíc Prievozská a Plynárska, dostali priamo do susedstva niekoľkých priemyselných podnikov. Z druhej strany sa v blízkosti priemyselnej zóny nachádza centrála VÚB. Tento trojuholník sa uzavrie plánovanou výstavbou moderného nábrežia Dunaja, kde okrem kancelárií majú vyrásť aj luxusné byty. Priemyselné závody nachádzajúce sa vo vnútri tohto trojuholníka sú nútené opustiť tento priestor. Je to príklad napr. Kabla, VÚKI, Bratislavskej teplárenskej a pod.

Zmeny priestorovej štruktúry úzko súvisia aj s kvantitatívnym nárastom počtu priemyselných podnikov. Rozptýlením väčšieho počtu subjektov v priestore dochádza k narúšaniu predchádzajúcej priestorovej štruktúry priemyslu, ktorá znamenala jeho sústreďovanie sa do istých častí mesta resp. na nižšej hierarchickej úrovni do veľkých priemyselných podnikov, ktoré v danom priestore pôsobili ako akési „katedrály v púšti“. Dochádza tak k zvyšovaniu hustoty priemyselných podnikov na území mesta.

Na záver treba skonštatovať, že priemysel v Bratislave prechádza transformačným obdobím pomerne úspešne a v nasledujúcom období možno očakávať jeho ďalší rozvoj. Preto je však potrebné fungovanie voľného trhového hospodárstva, spolupráca vládnych orgánov so samosprávou a magistrátom, ale aj celkové smerovanie Slovenska do západoeurópskych štruktúr, čo jej zabezpečuje prílev zahraničných investícií potrebný pre jej rozvoj. Mesto Bratislava má šancu a veľké predpoklady stať sa, rozvíjaním svojej vnútornej štruktúry jedným z moderných miest medzinárodného významu v strednej Európe.

RESUME

Industry remains one of the most rapidly developing branches of economy, it has an indisputable influence on formation of settlement and regional structures. In our society, it belongs to key economic branches and although its role has relatively decreased within the transformation period, industry will be an important branch that will affect development or decline of the whole economy also in future.

Changes in social development after 1989 have been reflected in political as well as in all other sectors of national economy, including industry. For the launch of free-market economy, re-structuring of economy and industry was inevitable. We assume that industry represents the sector that was most affected by the transition from a centrally planned socialist economy to the free-market economy.

A crucial aim of the work was an analysis of changes in industry of Bratislava, where the transformation processes took place much faster and smoother than in other territories of Slovakia. We paid attention to study of significant changes that have appeared within the last 15 years. To monitor the state of industry in 1989, it was necessary to analyse also the history of industry in Bratislava. The main aims of the work can be concentrated into the following 3 points:

- I. Summation of principles typical for centrally planned economy, which used to determine location and development of industry in the socialist industrialization period. Having recognized these particularities, we can compare and explain these processes.
- II. Evaluation of principal changes in the development of industry in Bratislava after 1989 from the point of transformation strategy and its results. Transformation of industry is a process that had not occurred in such form before, that's why the way of its research brings new approaches and methods of cognition, based on analyses of spatial, sectoral and other changes in industry.
- III. Two case studies, showing how two most important industrial companies in Bratislava (also called leading ships of Bratislava's industry) - Volkswagen Slovakia, a.s., Slovnaft, a.s., have coped with the development after 1989. These two companies are interesting also because of the fact that they entered the transition period standing on different positions (Slovnaft, a. s. confirmed its position held before 1989, Volkswagen Slovakia, a. s. had to start from the ground zero).

Development of Slovakia's industry in the transition period has been spatially very differentiated. The best conditions to cope with transformation difficulties are in regions with high diversity of industrial production, such as Bratislava region. Bratislava is undoubtedly the most important city in the Slovak Republic with an economic concentration of strategic companies (Volkswagen, Slovnaft), concentration of scientific, technological and intellectual potential of the country (universities, the Slovak Academy of Sciences), cultural institutions, important health-care institutions. Bratislava is a place of work and enterprising activities of numerous population from the city's hinterland. Bratislava has the lowest unemployment rate level in Slovakia, the highest per capita-GDP and over 65 per cent of all direct foreign investments. With exception of agricultural sector, Bratislava dominates in all economic branches of the country. Approximately 25.3 per cent of the country's GDP is produced here. With new roles of the city after 1989 some significant changes have appeared here: development of banks and other financial institutions, development of private entrepreneurship, shift of Bratislava's geopolitical position, transformation of industry, decentralization of regional organization of Bratislava – establishment of 17 self-governed city districts.

After 1989, under the pressure of social and economic transition, we can observe significant changes in industrial production. These mutually interpenetrating changes are

closely related to each other. They have reflected in changes of size of industrial plants, in industrial employment decrease, in shift of sectoral and spatial structure of industry, in arising of a new phenomenon – unemployment. They have also reflected in privatization process with change of ownership structure, that indirectly affects other transformation processes. One of the results of industrial transformation has been a conversion of weapon industry (which actually did not affect Bratislava a lot). A high importance have also foreign investments into the industry and importance of information has increased after 1989 as well.

One of the crucial processes after 1989 was the ownership transformation of the companies hand in hand with their privatization. Whereas before 1989, state ownership was dominant, in the 1990s we could observe a transformation of the ownership and a strong shift towards private ownership, with predominance of inland private ownership.

From the aspect of sectoral structure of the industry, automobile, petrochemical and foodstuff industry as well as publishing and press have become dominant here. While the petrochemical and foodstuff industry have had a long term history in Bratislava, the rest of the branches achieved their top in the 1990s.

Number of industrial workers in Bratislava has decreased by almost 20 thousand. Paradoxically, number of industrial companies has increased, which is a consequence of the average size decrease.

Functional and spatial structure of the city has been developing throughout the centuries as a result of coacting political, historical, cultural, social, economic and other factors. In the contemporary city's structure, we can still find urban patterns coming from the early industrialization period in the second half of the 19th century. After 1989 there have been the following development trends: towards higher social and spatio-functional differentiation, increase of role of land price and recently on-going process of shifting the industry out of the city centre. Localization of new production units is more dependent on proper transport accessibility, working conditions and clear estate ownership of the locality.

Changes of spatial structure are very closely related also to a quantitative expansion of industrial plants. By diffusion of a large number of production units in the territory we can observe scattering of previous spatial structure of Bratislava's industry, which used to be concentrated only in certain parts of the city or – at a lower hierarchical level – in major industrial plants, that made an impression of „cathedrals in desert“ in the territory. Thus, increasing of industrial units' density in the territory of the city has been witnessed.

We must note that the industry of Bratislava has successfully coped with the transformation period so far and in the forthcoming period we can expect its further growth. Bratislava is gradually transforming from industrial and transport centre towards financial and information centre as well as centre of international trade with expectation of city tourism development. All in all, the industry is going to play an irreplaceable role in the forthcoming development of the city.

POUŽITÁ LITERATÚRA

- BAAR, V. (1984): Změny ve struktuře průmyslové výroby a vývozu v ČSSR v letech 1976-1980. *Ekonomika oblastí*, 15, VÚROM, Ostrava, s. 23-29
- BAŠOVSKÝ, O. (1995): Súčasný stav a prognóza urbánnej a regionálnej štruktúry Slovenska a ekonomická transformácia. *Sborník České geografické společnosti*, s. 78-91
- BAŠOVSKÝ, O. - MLÁDEK, J. (1984): Problémy koncentrácie obyvateľstva a priemyslu v regionálnych geomorfologických jednotkách Slovenska, *Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Comenianae, Formatio et protectio naturae IX*, Bratislava, s. 153-166
- BAŠOVSKÝ, O. - RAJČÁKOVÁ, E. (1993): Vývoj a súčasný stav priemyselnej štruktúry okresov Rimavská Sobota a Rožňava, *Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Comenianae, Geographica*, 32, s. 241-253
- BEBLAVÝ, M. - MARCINČIN, A. (2000): Hospodárska politika na Slovensku 1990-1999, Centrum pre spoločenskú a mediálnu analýzu, 375 s.
- BENEDIKOVÁ, M. (1998a): Koncern Volkswagen preinvestuje do roku 2000 vo Volkswagen Bratislava 600 mil. DEM, *Trend* č.20, s. 13C
- BENEDIKOVÁ, M. (1998b): V Bratislave vyrábajú iba zákaznicke vozidlá, *Trend* č.20, s.12C
- BEZÁK, A. (1996): Priestorová efektívnosť a spravodlivosť, In: *Parlamentny kurier*, XXXI, 20, časopis NR SR, s. 92-94
- BLAŽEK, J. (1999): Regional development and regional policy in Central Eastern European Countries in the perspective of the EU Eastern enlargement. In.: *HAMPL, M. et al. (1999): Geography of societal transformation in the Czech republic. Department of social geography and regional development. Charleses University of Prague, Faculty of science*, 242 p.
- BLAŽÍK, T. (1996): Zahraničný kapitál v Slovenskej republike. In: *Geografické informácie 4. Postavenie regionálnej geografie SR a ČR v kontexte nových podmienok rozvoja. Katedra geografie UKF FPV Nitra*, s. 100-105
- BLAŽÍK, T. (1998a): Zahraničný kapitál v ekonomike Slovenskej republiky v roku 1998. In: *Geografické informácie 5. Zborník štúdií UKF FPV katedry geografie a UNESCO katedry IRIE Nitra*, s. 26-35
- BLAŽÍK, T. (1998b): Zahraničný kapitál v Slovenskej republike v rokoch 1993-1996. *Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Comenianae, Geographica*, 40, s. 99-106
- BRABEC, F. (1967): Geografické rozmiestnenie výroby stavebných hmôt v Západoslovenskom kraji. *Zborník pedagogickej fakulty v Nitre, Prírodné vedy*, 12, s. 111-123
- BRABEC, F. (1976): Modely základných vzťahov suroviny ako lokalizačného faktora pri geografickej lokalizácii priemyselného podniku. *Zborník pedagogickej fakulty v Nitre, Prírodné vedy*, 24, s. 385-399
- BRINKE, J. (1967): Úvod do geografie priemyslu, KU, Praha, 102 s.
- BUČEK, J. (1996): Mesto, štát a územie (Prípadová štúdia hlavného mesta SR-Bratislavy), *Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Comenianae, Geographica*, 36, UK Bratislava, s. 131-238
- BUČEK, M. (1993): Perspektívy rozvoja Podunajského regiónu. Príspevok prednesený na konferencii "Dunaj-tepna Európy", Bratislava, 14.10.1993
- CARTER, F., W. (2000): The Role of Foreign Direct Investment in the Czech Republic during the 1990's. *Moravian geographical Reports*, 8, No.1, Institut of Geonics, Czech Academy of Sciencis, Brno, pp. 2-16

- CYERT, R., M. - MARCH, J., G. (1963): A behavioral theory of the firm. Englewood Cliffs, Prentice-Hall, 252 p.
- ČORNÝ, M. (1963): Geografia priemyslu. Acta Geologica et Geographica Universitatis Comenianae, Geographica, č.3, SPN, Bratislava, s. 28-37
- DICKEN, P. (1992): Global Shift: the Internationalisation of Economic Activity. Second Edition. London, Paul Chapman Publishing Ltd.
- DOKOUPIL, J. - WILAM, P. (1999): Průmysl. In: Jeřábek, M. (ed.): Geografická analýza pohraničí České republiky, SoÚ AV ČR, Ústí nad Labem, s. 102-109
- DOSTÁL, P. - HAMPL, M. (1992): Urbanization, administration and economies: future geopolitical and geoeconomic changes. In: Changing Territorial Administration in Czechoslovakia (eds. Dostál, P., Illner, M., Kára, J., Barlow, M.). International Viewpoints. University of Amsterdam, pp. 191-203
- DRGOŇA, V. (2000): Transformačný proces v kontexte regionálnej politiky Slovenskej republiky. In: Dynamické vývojové procesy a štruktúry a ich medzinárodný kontext, Zväzok venovaný životnému jubileu Prof.RNDr. Kolomana Ivaničku, DrSc., UMB Banská Bystrica, Fakulta politických vied a medzinárodných vzťahov, s. 165-171
- DUBCOVÁ, A. (1984): Vzťahy teritoriálno-priemyselných útvarov v Dolnonitrianskom regióne. Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Comenianae, Geographica, 23, s. 227-243
- DUBCOVÁ, A. (1994): Priemyselné centrá ako základné jednotky priemyselnej regionalizácie na území Ponitria. Geografické štúdie Nitra, 3, VŠPg Nitra, s. 35-43
- DUBCOVÁ, A. (1995): Vybrané formy transformácie priemyslu na území Ponitria. In: Hofmann E. /ed./: Postavenie regionálnej Slovenskej republiky a Českej republiky v kontexte nových podmienok rozvoja. PdF MU Brno, s. 48-55
- DUBCOVÁ, A. (1998): Priemyselné uzly makroregiónu Ponitria. Geografie X. Pedagogická fakulta MU, Brno, s. 37-42
- DUBCOVÁ, A. (1999): Transformačné zmeny v privatizácii priemyslu Nitrianskeho kraja. Acta Facultatis Studiorum Humanitatis et Naturae Universitatis Prešovensis, Prírodné vedy, Folia Geographica 3, Prešov, roč. XXXII, s. 250-254
- DUBCOVÁ, A. (2000): Vývoj priemyslu a formovanie teritoriálno-priemyselných jednotiek na území Ponitria, Geografické štúdie 6, Supplementum No.1, Edícia Prírodovedec, UKF Nitra, 156 s.
- DYCK, I., J. (1997): Privatization in Eastern Germany: Management Selection and Economic transition. American Economic Rewie, 87, Nr. 4, pp. 565-597
- ĎURIANOVÁ, A. (1998): Neskorá zelená pre zahraničné investície, Profit, 36, 31.8.1998, s. 10-12
- FALŤAN, Ľ. (1997): Pozícia Bratislavy v regionálnom rozvoji Slovenska, Zborník z medzinárodnej konferencie: Aktuálne problémy regionálneho rozvoja, IROMAR, Ekonomická fakulta UMB, Banská Bystrica, s. 156-161
- FASMANN, H. (1997): Regionale Transformationsforschung-Theoretische Begründung und empirische Beispiele. In: Mayr, A. (ed.) Regionale Transformationsprozesse in Europa. Beiträge zur Regionalen Geographie, 44, Institut für Länderkunde, Leipzig, pp. 30-47
- FRITSCH, M. (1998): Das Innovationssystem Ostdeutschland: Problemstellung und Überblick. In: Fritsch, M., Meyer-Kramer, F., Pleschak, F. (eds.): Innovationen in Ostdeutschland. Potentiale und Probleme, Heidelberg, pp. 4-19
- GORZELAK, G. - JALOWIECKI, B. - KUKLINSKI, A. - ZIENKOWSKI, L. (1994): Eastern and Central Europe 2000. Final report of research projekt, Varšava

- GRABHER, G. (1992): Eastern conquista: the "truncated" industrialisation of East European regions by large West European corporations. In: Ernste, H., Meier, V. (eds.): Regional development and conterporary industrial response: extending flexible specialization, Belhaven press, London, pp. 219-232
- GRABHER, G. (1994): The disembedded regional economy: the transformation of east German industrial complexes into western exclaves. In: Amin, A., Thrift, N. (eds.): Globalization, institutions and regional development in Europe, O.U.P. Oxford, pp. 177-196
- GRABHER, G. - STARK, D. (1998): Organising diversity: evolutionary theory, network analysis and post-socialism. In: Pickles, J., Smith, A. eds.: Theorising transition. The political economy of post-communist transformations. Routledge, London-New York, pp. 54-75
- GREENHUT, M., L. (1956): Plant location in theory and in practice: the economics of space. University of North Carolina Press, Chapell Hill, 338 p.
- GREGORY, D. (1982): Regional Transformations and Industrial Revolution. A Geography of the Yorkshire Woollen Industry, Macmillan, London, 294 p.
- GROTZ, R. (2000): A new struggle: East German manufacturing industry in the decade after reunification. Beiträge zur regionalen Geographie, 52, pp. 92-102
- HAGGET, P. (1965): Location Analysis in Human Geography, London, 340 p.
- HALÁS, M. (2000): Vzájomné väzby SR a ČR, Vybrané ekonomicko-geografické a demogeografické aspekty (rigorózna práca), Bratislava, 65 s.
- HALLON, L. (1995): Industrializácia Slovenska 1918-1938 (Rozvoj alebo úpadok). VEDA, vydavateľstvo SAV, Bratislava, 122 s.
- HAMILTON, F., E., I. (1974): A view of spatial behaviour, industrial organizations, and decision-making. In: Hamilton, F., E., I. (ed): Spatial perspectives on industrial organization and decision-making. John Wiley, London, pp. 3-46
- HAMILTON, F., E., I. (1995): Re evauating space: lacional change and adjustment in Central and Eastern Europe. Geographische Zeitschrift, 2, pp. 67-86
- HAMPL, M. (1991): Past and Future Trends in Urban System of Czechoslovakia, Fondazione Giovanni Angeli, Torino
- HAMPL, M. et al. (1999): Geography of societal transformation in the Czech republic. Department of social geography and regional development. Charles. University of Prague, Faculty of science, 242 p.
- HAPÁK, P. - SZÉKELY, V. (1989): Veľkosti priemyselných centier Spiša. Geografický časopis, 41, s.201-215
- HARRIS, C., D. (1954a): The geography of manufacturing. In: Ames, P., E., Jones, C., F. (eds.). American geography: inventory and prospect. Syracuse University Press, Syracuse, pp. 292-309
- HARRIS, C., D. (1954b): The market as a factor in the localization of industry in the United States. Annals, Association of American geographers, 44, pp. 315-348
- HARVEY, D. (1969): Conceptual and measurement problems in the cognitive-behavioral approach to location theory. In: Cox, K., Colledge, R. (eds.): Behavioral problems in geography. Northwestern Studies in Geography, No. 17, pp. 14-34
- HAYTER, R. (1997): The dynamics of industrial location. The factory, the firm, and the production systém. John Wiley, Chichester, 128 p.
- HERIBAN, J. a kol. (1992): Orientácia regionálneho rozvoja hl. mesta Bratislavy a jej okolia. ORROÚ Bratislava
- HOOVER, E.M. (1948): The Location of Economic Activity, New York: Mc Graw-Hill.

- HORVÁTH, V. - LEHOTSKÁ, D. - PLEVA, J. (1982): Dejiny Bratislavy, Obzor, Bratislava, 528 s.
- ISARD, W. a kol. (1960): Methods of Regional Analysis: and Introduction to Regional Science. Poľský preklad (1965): Metody analýzy regionalnej. Wprowadzenie do nauki o regionach. PWN, Warszawa, 605 p.
- IVANIČKA, K. (1958): Predmet, metódy, a vývinové smery geografie priemyslu. Geografický časopis 10, č.1, s. 27-40
- IVANIČKA, K. (1961): Geografia priemyslu Hornej Nitry, Acta geologica et Geographica Universitatis Comenianae, Geographica, 2, SPN, Bratislava, 159 s.
- IVANIČKA, K., (1964a): Geografia rajónu Východoslovenských železiarní. Acta Geologica et Geographica Universitatis Comenianae, Geographica, 4, SPN, Bratislava, 428 s.
- IVANIČKA, K. (1964b): Proces industrializácie Slovenska, Geografický časopis, 16, 2, Bratislava, s. 215-231
- IVANIČKA, K. (1974): Geografia priemyslu, In.: Slovensko, Ľud I. Časť, Obzor, Bratislava, s. 9-75
- IVANIČKA, K. (1993): Synergetika a ekonomika, Elita, Bratislava, s. 1-203
- IVANIČKA, K. (1999): Slovensko-Génus loci. Eurostav, Bratislava, s. 157
- KANDRÁČOVÁ, V. (1985): Príspevok k analýze súčasného rozmiestnenia potravinárskeho priemyslu Prešova. Zborník PdF UPJŠ, Prírodné vedy, XXI, č.1, s. 139-162
- KLAUS, V. (1995): Ekonomická teorie a realita transformačních procesů. Praha (Management Press). 179 s.
- KOMORA, J. (1998): Dejiny Bratislavy, 3. vydanie, Obzor, Bratislava, 208 s.
- KOLOSOVSKIJ, N.N. (1947): Proizvedstvenno-teritorialnoje sočetaenie v sovetskoj ekonomičeskoj geografii, Voprosy geografii, 6, Moskva, 128 s.
- KOPAČKA, L. (1975): Československý průmysl v období 1945-1975. Historická geografie 13, komise pro historickou geografii při Ústavu čs. a svět. dějin ČSAV, Praha, s. 5-33
- KOPAČKA, L. (1980): Some economico-geographical aspects of the development of Czechoslovak industry after the year 1945. Historická geografie 19, Ústav čs. a svět. dějin ČSAV, Praha, pp. 321-375
- KOPAČKA, L. (1983): Historickogeografická analýza změn struktury československého průmyslu po roce 1945. In: Geografický výzkum v Československé akademii věd 1952-1982, vedecké sympozium v Liblicích, GgÚ ČSAV, Brno, s. 127-133
- KOPAČKA, L. (1984): Development of industry and Economy and Landscapes Changes in Czechoslovakia during Socializm. Historická geografie 23, Ústav čs. a svět. dějin ČSAV, Praha, pp. 251-291
- KOPAČKA, L. (1992): Změny v geografickém rozmístění čs. průmyslu 1962-1988. In. Sborník České geografické společnosti, ročník 97, 3/1992, Praha, s. 152-171
- KOPAČKA, L. (1994): Industry in the Transition of Czech Society and Economy, GeoJournal, 32, No.3, pp. 207-214
- KOPAČKA, L. (1996): Strukturální změny ekonomiky se zvláštním zřetelem k průmyslu. In: Geografická organizace společnosti a transformační procesy v ČR. PřF UK Praha, s. 219-237
- KOPAČKA, L. (2000a): De-industrialization and restructuring in a transition countries: Czech industry after ten years of transformation. In: Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Comenianae, Geographica, supplementum No. 2/II, UK, Bratislava, pp. 121-135
- KOPAČKA, L. (2000b): Transformation of the Czech society and economy and energy industry. Acta Universitatis Carolinae – Geographica, XXXV (1), pp. 39-59

- KOPAČKA, L. (2003): Convergency and divergency trends in Czech industry before and after the Geographical Organisation of Society: Integration and Differentiation within a Unifying Europe, Prague. (rukopis)
- KOREC, P. - GALASOVÁ, S. (1994): Geografická poloha Bratislavy v nových hospodársko-politických podmienkach, *Geografický časopis*, 46, s. 75-86
- KOREC, P. (1995): Problémy lokalizácie priemyslu Bratislavy, In: *Miscellanea geographica, Universitatis Bohemiae occidentalis*, 4, Plzeň, s. 54-61
- KOREC, P. (1996): Methodological aspects in the research of transitional period in Bratislava. *Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Comenianae, Geographica*, 37, Bratislava, pp. 155-162
- KOREC, P. (1997): New tendencies of manufacturing development in Bratislava. In: *Münchener geographische Hefte*, 76, Ed. Z. Kovács & R. Wiessner (Hrsg), L.I.S. Verlag, Passau, pp. 131-140
- KOREC, P. (1998): Transformation of the Border Transport System in the Vienna-Bratislava-Győr Region. In: *European Planning Studies*, Vol.6, No.5, pp. 599-609
- KORTUS, B. (1986): *Wstep do geografii przemyslu*. Państwowe wydawnictwo naukowe, Warszawa, 166 s.
- KOSÍR, J. (1969): Podmienky pre lokalizáciu a rozvoj priemyslu a jeho perspektívy na strednom Slovensku. *Zborník Pedagogickej fakulty v Banskej Bystrici, Geografia*, 16, s. 61-97
- KRAJÍČEK, L. (1976): Možnosti rozvoje chemických závodů severně od Prahy z hlediska pracovních sil. In: 6. Česko-polské geografické seminárium. *Acta Universitatis Carolinae, Geographica*, 1-2, s. 129-136
- KRAJÍČEK, L. (1982): *Geografie průmyslu, učebné texty*, KU, Praha, 125 s.
- KREMSKÝ, P. (2000): Volkswagen sa vyhol cirkevným i vojenským pozemkom, *Trend* č. 27, s. 3B
- KUDLIČKA, E. (1995): *Slovnaft 100*. Slovakia, Bratislava, 118 s.
- KUKLIŃSKI, A. (1956): O kierunkach rozwojowych geografii przemyslu. *Przegląd geograficzny*, 28, No. 1, s. 152-159
- KUNC, J. (1999): Zmeny v průmyslu města Brna a jejich vliv na situaci na trhu práce. *Acta Facultatis studiorum Humanitatis et Naturae universitatis prešoviensis. Přírodní vedy. Folia Geographica* 3, roč. XXXII, s. 175-184
- KUNC, J. (2000): Změny v rozmístění textilního, oděvního a kožedělného průmyslu v České republice v období let 1989-1999. Rigorózní práce. Katedra geografie MU v Brně, 79 s.
- KURINOVÁ, A. - ZÁHORSKÝ, I. (1973): *Storočnica bratislavského pivovaru, Záposlovenské pivovary*, Bratislava, 113 s.
- LACKO, R. (1969): *Náčrt vývinu priestorovej ekonomiky*, SAV, Bratislava, 280 s.
- LAUKO, V. (1999): Súčasný problémy transformujúceho sa priemyslu na príklade vybratých regiónov Slovenska. *Geografie XI. Pedagogická fakulta MU, Brno*, s. 143-147
- LEBORGNE, D. - LIPIETZ, A. (1992): Conceptual fallacies and open questions on post-fordism. In: Storper, M., Scott, A., J. (eds.): *Pathways to industrialisation and regional development*. Routledge, London, pp. 342-348
- LEHOTSKÁ, D. - PLEVA, J. (1966): *Dejiny Bratislavy, Obzor*, Bratislava, 482 s.
- LESZCZYCKI, S. (1961): Struktura przestrzenna przemyslu w Polsce po drugiej wojnie swiatowej. *Acta Universitatis Carolinae, Geographica*, 1-2, s. 25-34
- LEVER, C., W. (1985): Theory and Methodology in Industrial geography. In: Pacione, M. (ed.): *Progress in Industrial Geography*, London, Croom helm, s. 10-39
- LÖSCH, A. (1940): *Die Räumliche Ordnung der Wirtschaft*. Poľský preklad (1961): *Gospodarka przestrzenna. Teoria lokalizacji*. PWE, Warszawa, 156 p.

- LÖSCH, A. (1954): *The Economics of Location*, Yale University Press, New Haven
- LUPTÁKOVÁ, O. (1994): Possibilities of Formation of Special Economic Zones in Bratislava-Petržalka. *Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Comenianae, Geographica*, 34, Bratislava, pp. 111-118
- MAIER, G. - TÖDTLING, F. (1987): International division of labor and industrial change in Austrian regions, In: Muegge, H.-Stohr, W.: *International Economic Restructuring and the Regional Community*, Aldershot: Gower
- MAREŠ, J. (1969): Změny v rozmístění československého průmyslu v letech 1930-1960. In: *Dlouhodobé změny v rozmístění čs. průmyslu. Vědecká sdělení VŠE, Řada kabinetu dějin národního hospodářství, č. 20, VŠE, Praha, s. 30-47*
- MAREŠ, I. (1988): Industrializace Československa - její klady a zápory. In: *Sborník České geografické společnosti, ročník 93, 3/1988, Praha, Academia, s. 183-198*
- MATĚJČEK, J. (1975): Základní faktory a vztahy ve vývoji železářství českých zemí od poloviny 19. století do roku 1914. *Československý časopis historický*, 23, s. 395-411
- MATĚJČEK, J. (1979): Základní rysy formování odvětvové a územní struktury hornických a železářských oblastí v českých zemích za kapitalismu. *Slezský sborník*, 77, s. 126-138
- MATYKOWSKI, R. - TOBOLSKA, A. (1994): Przekształcenia społeczno-gospodarcze w Polsce a zroźnicowanie przestrzenne przemysłu. In: Ziolo, Z. (ed): *Funkcjonowanie przedsiębiorstw przemysłowych w zmieniających się warunkach gospodarowania*, Krakow-Warszawa, s. 79-93
- MIKULCOVÁ, K. - SLAVINCOVÁ, L. (1991): Zahraničné investície, ich úloha a možnosti využitia v ekonomike ČSFR, Bratislava, 148 s.
- MIKUS, W. (1980): Zeitliche und regionale Variabilität industrieller Standortfaktoren von Mehrwerksunternehmen in Italien. In: *Mannheimer Geographische Arbeiten-Methoden und Feldforschung in der Industriegeographie, Heft 7, pp. 69-92*
- MISZTAL, S. (1962): Przemiany w strukturze przestrzennej przemysłu na ziemiach Polskich w latach 1960-1965, *Studia KPZM PAN, T.III. Warszawa*
- MISZTAL, S. (1970): Przemiany w strukturze przestrzennej przemysłu na ziemiach polskich w latach 1860-1965. *Studia komitetu przestrzennego zagospodarowania kraju PAN, 31, Warszawa, 220 s.*
- MIŠTERA, L. (1967): Ekonomicko-geografické vztahy v Západočeských keramických závodech. *Monografie PF v Plzni, 2, SPN, Praha, 287 s.*
- MIŠTERA, L. (1978): Průmysl jako základ hospodářské potence regionu. In: *Sborník čs. společnosti zeměpisné, 83, č.1, s. 1-8*
- MLÁDEK, J. (1968): Koncentrácia a strediská priemyslu na Strednom Považí. *Acta Geographica Universitatis Comenianae, Economico – Geographica, č.8, SPN, Bratislava, s. 163-196*
- MLÁDEK, J. (1972a): Niektoré kvantitatívne spôsoby anlyzy koncentrácie priemyslu (Na príklade koncentrácie priemyslu Slovenska), *Acta Geographica Universitatis Comenianae, Economico-Geographica, 11, s. 113-136*
- MLÁDEK, J. (1972b): Niektoré miery teritoriálnej špecializácie priemyslu (Na príklade regionálnej špecializácie priemyslu Slovenska). *Geografický časopis, 24, s. 213-234*
- MLÁDEK, J. (1973): Lokalizačné faktory textilného a konfekčného priemyslu na Strednom Považí. *Acta Geographica Universitatis Comenianae, Economico-Geographica, 12, SPN, Bratislava, s. 193-209*
- MLÁDEK, J. (1975): Typy priemyselných centier na strednom Považí. *Geografický časopis, 27, č. 2, s. 122-133*

- MLÁDEK, J. (1979): Priemyselné uzly ako jednotky priemyselnej regionalizácie a ich identifikácia v regióne Senica. *Geografický časopis*, 31, č. 4, s. 321-343
- MLÁDEK, J. (1980): The actual problems of localization and development of industry of the Slovak socialist republic. *Geografický časopis*, 32, pp.130-139
- MLÁDEK, J. (1986): Vzťah urbanizácie a industrializácie v SSR. *Geografický časopis*, 37, 2-3, s. 186-198
- MLÁDEK, J. (1990a): Teritoriálne priemyselné útvary Slovenska, UK, Bratislava, 260 s.
- MLÁDEK, J. (1990b): Priestorové útvary priemyslu Horehronia a možnosti optimalizácie ich štruktúry, *Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Comenianae, Geographica*, 28, Bratislava, s. 61-80
- MLÁDEK, J. (1993a): Formovanie odvetvovej a priestorovej štruktúry priemyslu, In.: *Región Poprad*, UK, Bratislava, s. 58-88
- MLÁDEK, J. (1993b): Lokalizácia a rozvoj strojárkeho priemyslu na strednom Považí, *Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Comenianae, Geographica* Nr.32, Bratislava, s. 161-191
- MLÁDEK, J. (1995a): Procesy transformácie priemyslu Slovenska, *Geographica Slovaca*, 10, Bratislava, s. 163-171
- MLÁDEK, J.(1995b): Die Industrie im wirtschaftlichen Transformationsprozess der Slowakei. *Europa Regional*. 3. Jahrgang – 1. Institut für Länderkunde. Leipzig, s. 28-34
- MLÁDEK, J. (1996): Transformationsprozesse in der Industrie der Slowakei. In: Mládek, J. (ed.): *Transformation Processes of Regional Systems in Slovak Republic and Czech Republic. Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Comenianae, Geographica*, 37, UK, Bratislava, s. 47-60
- MLÁDEK, J. (1997): Transformation Process of Industry in Slovakia. In: Ziolo, Z. (ed.): *Problemy transformacji struktur przemysłowych w procesie przechodzenia do gospodarki rynkowej*. Wydawnictwo Naukowe WSP, Warszawa – Krakow, s. 169-178
- MLÁDEK, J. (2002): Gestaltung der Marktwirtschaft und Transformationsprozess der Industrie in der Slowakei. *Acta Facultatis Studiorum Humanitatis et Naturae. Universitatis Prešoviensis. Prírodné vedy, Folia Geographica* 5, roč. XXXVII, s. 120-136
- MLÁDEK, J. - ŠIMKO, D. (1996): Cooperation between Vienna and Bratislava: development and new possibilities, *Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Comenianae, Geographica*, 38, pp. 109-121
- MLÁDEK, J. - BUČEK, J. - KOREC, P. (1998): Historical aspects and current development of relations in the Bratislava-Vienna space. In: *Borderlands or transborder regions - geographical, social and political problems* (eds Koter M., Heffner K.), Opole-Lodž, pp.264-269
- MOCMANOVÁ, A. - ZÁVODSKÝ, D. (1990): Kumulatívne znečistenie ovzdušia hl. mesta Bratislavy, Bratislava (ÚHA).
- MULÍČEK, O. - OLŠOVÁ, I. (2002): Město Brno a důsledky různých forem urbanizace. In: *Urbanismus a územní rozvoj*, 5, č.6, s.17-21
- MURPHY, A., B. (1992): Western Investment in East-Central Europe: Emerging Patterns and Implications for State Stability. *Professional Geographer*, 44, No. 3, pp. 249-259
- MUSIL, J. (1992): Změny městských systémů v postkomunistických společnostech střední Evropy. *Sociologický časopis*, XXVIII, 4, s. 451-461
- MUSIL, J. - ILLNER, M.(1994): Development of Prague: long- term trends and scenarios. In: *Development and Administration of Prague* (ed. Barlow, M., Dostál, P., Hampl, M.), Institut vor Sociale Geographie, Amsterdam, pp. 149-171

- MYANT, M. (1995): Transforming the Czech and Slovak Economies: Evidence at the District Level, *Regional Studies*, Vol. 29.8, pp.753-760
- NELSON, R.R. - WINTER, S.G. (1982): *An Evolutionary Theory of Economic Change*, Cambridge: Harvard University Press
- PACIONE, M. (2001): *Urban Geography: A Global Perspective*. Routledge, London.
- PALANDER, T. (1935): *Beiträge zur Standortstheorie*, Almqvist & Wiksells Boktryckeri, A., B., Uppsala
- PARYSEK, J.J. (1994): Zachowania przestrzenne przedsiębiorstw przemysłowych w nowych warunkach społeczno - ustrojowych. In: Ziolo, Z. (ed) *Funkcjonowanie przedsiębiorstw przemysłowych w zmieniających się warunkach gospodarowania*, Krakow-Warszawa, s. 22-30
- PAVLÍNEK, P. (1993): Politicko-ekonomické problémy v geografii. In: Sýkora L. (ed.): *Teoretické přístupy a vybrané problémy v současné geografii*. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Přírodovědecká fakulta KU Praha, s. 43-57
- PAVLÍNEK, P. - SMITH, A. (1998): Internationalization and embeddedness in East-Central European Transition: The Contrasting Geographies of Inward Investment in the Czech and Slovak republics, *Regional Studies*, 32, 7, pp. 619-938
- PAŽITNÝ, P. (1998): Zahraničné investície. In: *Sľuby a realita*. Slovenská ekonomika 1995-98. M.E.S.A. 10, Nadácia otvorenej spoločnosti, Inštitút pre verejné otázky, s. 103-109
- PECK, J., A. - TICKELL, A. (1992): Local Modes of social regulation? Regulation theory, Thatcherism and uneven development. *Geoforum*, 23, č.3, pp. 347-363
- PODOLÁK, P. - SZÉKELY, V. (1990): Regionálno-štruktúrna analýza obyvateľstva a priemyslu Spiša v rokoch 1970-1985. *Geografický časopis*, 42, s. 264-279
- POPJAKOVÁ, D. (1996): Transformation of Industrial Plants in the Šariš Region. *Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Comenianae, Geographica*, 37, PriF UK Bratislava, pp.199-206
- POPJAKOVÁ, D. (1999): Štruktúrne a priestorové zmeny priemyslu pod vplyvom socioekonomickej transformácie. *Acta Facultatis Studiorum Humanitatis et Naturae Universitatis Prešovensis, Prírodné vedy, Folia Geographica*, Vol. XXII, No. 3, s. 249-270
- POPJAKOVÁ, D. (2000): Transformácia priemyslu v regióne Šariša v kontexte spoločenských zmien v stredoeurópskom priestore po roku 1989, *Geografické štúdie* 7, In: Drgoňa V. (ed.): *Stredoeurópsky priestor*. Geografia v kontexte nového regionálneho rozvoja, UKF Nitra, s. 259-267
- POPJAKOVÁ, D. (2001): Transformácia priemyslu v regióne Šariša. *Geografické práce*, IX, č.1, Fakulta humanitných a prírodných vied Prešovskej univerzity, Prešov, 241 s.
- PRED, A. (1972): *Behaviour and Location: Foundations for a Geographic and Dynamic Theory: Part 1*, Lund: Lund Studies in Geography B, Nr.27, University of Lund
- PROBST, A., E. (1965): Ośrodki przemysłowe i terenowe komplexy produkcyjne w SSSR. In: *Biuletyn KPZK PAN*, 48, Warszawa, s. 37-78
- PROSNAN, J. (1994): Golf pre východnú Európu sa v októbri začne vyrábať v Bratislave, *Trend* č. 37, s. 8
- PROSNAN, J. (1999): S Coloradom prichádza do bratislavského Volkswagenu nová perspektíva, *Trend* č. 45, s. 2B
- PURGINA, J. (1957): Vývoj železníc na Slovensku od roku 1837 so zreteľom na Bratislavu, SAV, Bratislava, 112 s.
- RADVÁNI, P. (1989): Město a jeho racionálna priestorová organizácia. *Geografický časopis* 3, VEDA, Bratislava, s. 293-310

- RAJČÁK, M. (2001): Bratislavský región je už teraz na úrovni krajín EÚ, *Národná obroda*, 9.2. 2001, XII, 33, s. 2
- REPTOVÁ, O. - VALENTOVIČ, M. (1999): Veľká privatizácia. In: *Od spoločného k súkromnému. 10 rokov privatizácie na Slovensku*, M.E.S.A. 10 - Centrum pre ekonomické a sociálne analýzy, Bratislava, s. 33-48
- SABAKA, J. (1968): Zmeny vo vývoji a rozmiestnení priemyslu v okrese Galanta. *Geografický časopis*, 20, č.4, s. 360-373
- SABAKA, J. (1972): Príspevok ku geografii priemyselného závodu TOS Trenčín. Zborník PdF UK v Bratislave so sídlom v Trnave, *Prírodné vedy, Geografia II*, SPN, Bratislava, s. 151-170
- SABAKA, J. (1976): Príspevok ku geografii priemyselného závodu Drôtovňa Hlohovec. Zborník PdF UK v Bratislave so sídlom v Trnave, *Prírodné vedy, Geografia V*, SPN, Bratislava, s. 111-130
- SADLER, D. (1994): The geographies of Just-in-time: Japanese Investment and the Automotive Components Industry in Western Europe, *Economic Geography*, 70, s. 41-59
- SAUŠKIN, J., G. (1958): Problemy ekonomiko-geografičeskogo rajonirovanija SSSR. *Vestnik Moskovskogo universiteta, seria biologičeskaja, geologičeskaja, geografičeskaja*, 3, Moskva, s. 3-14
- SAUŠKIN, J., G. (1973): *Ekonomičeskaja geografija – istoria, teoria, metody, praktika*, Moskva, 223 s.
- SCHMENNER, R.W. (1982): *Making Business Location Decisions*, Englewood Cliffs: Prentice Hall
- SCOTT, A. (1982): Locations Patterns and Dynamics of Industrial Activity in the Modern Metropolis. *Urban Studies*, Jg 19, pp. 111-142
- SECOMSKI, K. (1962): Analiza procesow uprzemyslowienia i struktury przestrzennej przemyslu w Polsce Ludowej. *Nauka polska*, 2, Warszawa, s. 31-47
- SIENKO, B.-ZIOLO, Z. (1994): Przegląd wybranych metod analizy działalności przedsiębiorstw. In: Ziolo, Z. (ed) *Funkcjonowanie przedsiębiorstw przemysłowych w zmieniających się warunkach gospodarowania*, Krakow-Warszawa, s. 39-49
- SMITH, A. (1995): Regulation theory, strategies of enterprise integration and the political economy of regional economic restructuring in Central and Eastern Europe: the case of Slovakia. *Regional Studies*, 29, č.8, pp. 761-772
- SMITH, A. (1997): Breaking the old and constructing the new? Geographies of uneven development in Central and Eastern Europe. In: Lee, R., Wills, J. (eds.): *Geographies of economics*, Arnold, London, pp. 331-344
- SMITH, A. - FERENČÍKOVÁ, S. (1998): Inward investment, regional transformations and uneven development in Eastern and Central Europe: enterprise case-study from Slovakia, *European Urban and Regional Studies*, Vol.5, Number 2
- STANĚK, P. - ČERNÁ, J. (1995): *Prežije Slovensko rok 2000?*. Bratislava (ÚDVEM pri EÚ, Klub ekonómov)
- STRÍDA, M. (1969): Průmyslové oblasti a střediska v Čechách. K metodám ekonomicko-geografické regionalizace. *Studia geographica* č.8, GgÚ ČSAV, Brno, s. 126-137
- STRYJAKIEWICZ, T. (1999): *Adaptacja przestrzenna przemysluw Polsce w warunkach transformacji*, Wydawnictwo naukowe UAM, Poznań, 157 s.
- SÝKORA, L. (2001): Proměny prostorové struktury Prahy v kontextu postkomunistické transformace. In: Hampl, M. a kol.: *Regionální vývoj: specifika české transformace, evropská integrace a obecná teorie*. Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy v Praze, Praha, s. 127-166

- SZÉKELY, V. (1989a): Súčasná geografia priemyslu. In Bezák, A.. (ed.): Nové trendy v geografii. Zborník referátov z III. Teoreticko-metodologickej konferencie SGS, SGS pri SAV, Bratislava, s. 59-63
- SZÉKELY, V. (1989b): Vývojové smery a riešené problémy v geografii priemyslu. Sborník Československé geografické spoločnosti, 94, č.3, s. 185-193
- SZÉKELY, V. (1991): Priemysel Spiša – geografická analýza. Kandidátska dizertačná práca. Geografický ústav SAV, Bratislava, 190 s.
- SZÉKELY, V. (1992): Stredný Spiš. Geografické rozhledy, 1, s. 78-79
- SZÉKELY, V. (1993): Geografická analýza organizačného postavenia priemyselných prevádzok: príklad východného Slovenska. Geografický časopis, 45, s. 183-196
- SZÉKELY, V. (1997): Geografia priemyslu na Slovensku v rokoch 1961-1995: Monitoring najvýznamnejších slovenských geografických periodických a neperiodických časopisov, Geografický časopis, 49, s. 145-163
- SZŐLLŐS, J. (1989): Geografické aspekty exploatacie a transformácie zdrojov energie a ich vplyv na regionálny rozvoj, Geografický časopis, 41, s. 403-414
- SZŐLLŐS, J. (1993): Analýza funkčnej a priestorovej štruktúry hneďdoholného energetického reťazca Hornej Nitry, Geografický časopis, 45, s. 29-40
- SZŐLLŐS, J. (1995): Niekoľko názorov na problémy výskumu energie a energetiky v geografii. Geografický časopis, 46, s. 159-171
- ŠINDLER, P. (1981): Sídelní struktura a rozmístování výrobních sil v ČSR. Sborník ČSGS, 86, č. 2, s. 107-113
- ŠVEC, P. (1995): Nemecký Volkswagen investuje v Bratislave, Trend č.5, s.01B, 03B
- TÖDTLING, F. (1990): Räumliche Differenzierung betrieblicher Innovation-Erklärungsansätze und empirische Befunde für österreichische Regionen, Berlin: Edition Sigma
- TÖRNQVIST, G.- PRED, A. (1973): System of Cities and Information Flows, Lund: Lund Studies in Geography, Series B, Nr.38
- TOUŠEK, V. (2000): Transformace průmyslu v ČR a jeho odvětvová struktúra v nových krajích, Acta universitatis matthiae belii, Geografické štúdie Nr.7, Banská Bystrica, s. 112-118
- TOUŠEK, V. (2003): Geografické aspekty transformace českého průmyslu po roce 1989. Habilitační práce, MU, 116 s.
- UHLÍŘ, D. (1998): Internationalization and Institutional and Regional Change: Restructuring Post-communist Networks in the Region of Lanškroun, Czech republic. Regional Studies, 32, No. 7, pp. 673-690
- VANČURA, M. (2002): Geografické aspekty transformace průmyslové výroby po roce 1989 (na příkladě potravinářského průmyslu). Disertační práce. Katedra geografie PřF MU v Brně, 137 s.
- VAŠINA, P. (1996a): O privatizácii Istrochemu by sa malo rozhodnúť ešte tento mesiac, Trend, 20.2.1996, 8, s. 15B
- VAŠINA, P. (1996b): Privatizácia bratislavského Istrochemu je stále otvorená, Trend, 23.7.1996, 30, s.3B
- VAŠINA, P. (1997): Volkswagen Bratislava začína s výrobou nového radu automobilov Golf, Trend č.38, s. 3B
- VAŠINA, P. (1999): Bratislavský Istrochem dopláca na nejasnosť vlastníckych práv, Trend, 8.12.1999, 49, s. 2B
- VELECKÝ, M. (2000): Stabilizovaný AVC Čadca hľadá zahraničného investora, Trend č. 19, s. 2B
- VITURKA, M. (1998): Investiční atraktivita vybraných měst České republiky. MU, Brno, 119 s.

- VITURKA, M. (1999): Regionální diferenciace investiční atraktivity vybraných měst ČR – zpracovatelský průmysl. In: I. mezinárodní kolokvium o regionálních vědách, ESF MU, Brno, s. 69-81
- VITURKA, M. (2000a): Vybrané aspekty lokalizace zahraničních investic v České republice. In: Sborník referátů z II. Mezinárodního kolokvia o regionálních vědách, ESF MU, Brno, s. 67-76
- VITURKA, M. (2000b): Zahraniční investice a strategie regionálního rozvoje, ESF MU, Brno, 81 s.
- VÝPALOVÁ, P. (1999): Základné etapy vývoja priemyslu v Bratislave. In. Acta Facultatis Studiorum Humanitatis et Naturae Universitatis Prešovensis, ročník 32, Prešov, s. 123-130
- WEBER, A. (1909): Über den Standort der Industrien. In.: Skokan, L. (1968): Teórie rozmístění průmyslu (český skrátený preklad)), VŠE, Praha, 165 s.
- WECLAWOWICZ, G. (1997): The changing socio-spatial patterns in Polish cities. Münchener Geographische Hefte, 76 (eds. Kovacs, Z., Wiessner, R.: Prozesse und Perspektiven der Stadtentwicklung in Ostmitteleuropa), L.I.S. Verlag, Passau, s. 75-82
- ZAČKOVÁ, K. (1998): S rastom výroby sa stupňujú požiadavky na nábor pracovníkov, Trend č.23, s. 14A
- ZAWADSKI, S., M. (1965): Analiza struktury przestrzennej przemyslu Polski Ludowej, Studia komitetu przestrzennego zagospodarowania kraju PAN, 10, Warszawa, 159 s.
- ZIOLO, Z. (1994): Zmiany otoczenia przedsiębiorstw przemysłowych w nowych warunkach gospodarowania, In: Ziolo,Z. (ed): Funkcjonowanie przedsiębiorstw przemysłowych w zmieniających się warunkach gospodarowania, Krakow-Warszawa, s. 13-21
- ŽIGRAI, F. (1996): Einige Bemerkungen zur Bedeutung der Zeitkategorie im sozioökonomischen Transformationsprozess der Reformländer. Acta facultatis rerum naturalium Universitatis Comenianae. Geographica, 37, s. 34-46

Ostatné pramene

- Doplnok smerného územného plánu hl.mesta SSR Bratislavy, ÚHA, 1985
- EUROSTAT, New Releases 2/2003
- Národná banka Slovenska – odbor štatistiky
- Národný úrad práce, odbor štatistiky – údaje o miere nezamestnanosti za kraje Slovenskej republiky k 31.12.2003
- Podnikové výkazy predložené Národnou bankou Slovenska
- Regionálne porovnania v Slovenskej republike v r.2003. Štatistický úrad SR (2004). Bratislava
- Ročenka zahraničného obchodu Slovenskej republiky v roku 2002, ŠÚ SR
- Škoda Auto Slovensko, s.r.o. (2001)
- Štatistická ročenka hl. mesto SSR Bratislava, Mestská správa Slovenského štatistického úradu, 1986
- Štatistický úrad SR, Údaje zo sčítania ľudu, domov a bytov 2001
- ÚPN VÚC Bratislavský kraj-Zmeny a doplnky roku 2002
- Územný plán hl.m. SSR Bratislavy, Smerný územný plán Bratislavy do roku 2000, ÚHA, Bratislava 1977
- Územný plán VÚC Bratislavského kraja, Ministerstvo životného prostredia, Bratislava, január 1998
- Volkswagen Slovakia, a.s., oddelenie pre styk s verejnosťou (2005)

Výber z registra ekonomických subjektov SR (stav k 31.12.2004) – INFOSTAT

Výročná správa Slovnafit, a.s. 1995-2004

www.sario.sk

www.statistics.sk

ZÁKON č.40/1964 Zb. z. v znení Zákona č.509/1991 Zb. z. tzv. Občiansky zákonník

ZÁKON č.403/1990 Zb. z. o zmiernení následkov niektorých majetkových krívd

ZÁKON č.427/1990 Zb. z. o prevodoch vlastníctva štátu k niektorým veciam na iné právnické a fyzické osoby

ZÁKON č.23/1991 Zb. z. ktorým sa uvádza Listina základných práv a slobôd

ZÁKON č.87/1991 Zb. z. o mimosúdnych rehabilitáciách

ZÁKON č.92/1991 Zb. z. o veľkej privatizácii

ZÁKON č.229/1991 Zb. z. o úprave vlastníckych vzťahov k pôde a inému poľnohospodárskemu majetku

ZÁKON č.455/1991 Zb. z. tzv. Živnostenský zákon

ZÁKON č.509/1991 Zb. z. ktorým sa mení, dopĺňa a upravuje občiansky zákonník

ZÁKON č.513/1991 Zb. z. tzv. Obchodný zákonník

ZÁKON č.1378/1991 Zb. z. o majetku obcí

ZÁKON č.278/1993 Zb. z. o správe majetku štátu

ZÁKON č.282/1993 Zb. z. o zmiernení niektorých majetkových krívd spôsobených cirkvám a náboženským spoločenstvám

ZÁKON č.369/1994 Zb. z. ktorým sa mení z. 92/1991 o podmienkach prevodu majetku štátu na iné osoby

ZÁKON č.193/2001 Zb. z. o podpore na zriadenie priemyselných parkov

Zamestnanci a mzdové náklady za okresy Bratislava I – V, Krajská správa ŠÚ SR v Bratislave (2005)

Zoznam tabuliek

- Tabuľka č.1: Komparačná tabuľka klasifikácií odvetví priemyslu – JKONH a OKEČ
- Tabuľka č.2: Tri fázy modelu transformácie
- Tabuľka č.3: Transformačné opatrenia a transformačné fenomény
- Tabuľka č.4: Počet podnikateľov a robotníkov v Bratislave v jednotlivých výrobných odvetviach v roku 1869
- Tabuľka č.5 : Zamestnanosť v odvetviach hospodárstva Bratislavy v r. 1900
- Tabuľka č.6: Veľkosť priemyselných podnikov Bratislavy v r. 1900
- Tabuľka č.7: Vývoj počtu ekonomicky aktívnych obyvateľov v jednotlivých odvetviach národného hospodárstva v Bratislave v rokoch 1950 a 1961
- Tabuľka č.8 : Počet zamestnaných v priemysle Bratislavy podľa odvetví v roku 1970
- Tabuľka č.9: Počet zamestnaných v priemysle Bratislavy podľa odvetví v roku 1980
- Tabuľka č.10: Počet pracovníkov a hrubá výroba priemyselných odvetví v Bratislave v r. 1985
- Tabuľka č.11 : Veľkostná štruktúra priemyselných závodov v Bratislave v roku 1985
- Tabuľka č.12: Porovnanie úrovne regiónov EÚ 15 s regiónmi EÚ 10
- Tabuľka č.13: Zamestnanosť obyvateľstva v odvetviach hospodárstva za kraje v r. 2003 (v %)
- Tabuľka č.14: Spôsob privatizácie vybraných priemyselných podnikov v druhej vlne veľkej kupónovej privatizácie v rokoch 1995 – 1998
- Tabuľka č.15: Veľké podniky privatizované priamymi predajmi v rokoch 1995-1998 a ich dôležitosť v rámci tržieb svojho odvetvia
- Tabuľka č.16: Vlastnícka štruktúra priemyselných podnikov v Bratislave v rokoch 1992 a 2004
- Tabuľka č.17: Transformácia odvetvovej štruktúry priemyslu Bratislavy
- Tabuľka č.18: Odvetvová štruktúra zamestnanosti v priemysle Bratislavy a SR v roku 1985
- Tabuľka č.19: Odvetvová štruktúra zamestnanosti v priemysle Bratislavy a SR v roku 2004
- Tabuľka č.20: Transformácia veľkostnej štruktúry priemyselných podnikov v Bratislave
- Tabuľka č.21: Územné rozloženie priemyselných podnikov a závodov podľa okresov a mestských častí Bratislavy
- Tabuľka č.22: PZI do podnikovej sféry v Slovenskej republike v mil.Sk
- Tabuľka č.23: Podiel PZI do podnikovej sféry z jednotlivých krajín v mil.Sk k 31.12.2002
- Tabuľka č.24: Členenie PZI podľa odvetvového smerovania
- Tabuľka č.25: Podiel PZI v jednotlivých subkategóriách priemyslu Bratislavy (v mil.Sk) k 31.12.2002
- Tabuľka č.26: PZI do priemyslu za okresy Bratislavy v mil Sk
- Tabuľka č.27: Slovenskí výrobcovia komponentov auditovaný Volkswagenom v r.2001
- Tabuľka č.28: Vývoj spracovania ropy v Slovnafte Bratislava v rokoch 1949-2004
- Tabuľka č.29: Vývoj počtu zamestnancov Slovnaftu a.s., Bratislava v rokoch 1949-2004

Zoznam grafov

- Graf č.1: Miera nezamestnanosti v krajoch SR v roku 2003 (v %)
- Graf č.2: Podiel PZI do podnikovej sféry za kraje SR k 31.12. 2002 (v %)
- Graf č.3: HDP na 1 obyvateľa v Sk za kraje SR v roku 2003
- Graf č.4: Tržby v poľnohospodárstve, priemysle, stavebníctve a službách za jednotlivé kraje SR v roku 2003 (v %)
- Graf č.5: Priemerná nominálna mesačná mzda zamestnancov za kraje v roku 2003
- Graf č.6: Transformácia vlastnickej štruktúry v priemysle Bratislavy
- Graf č.7: Zastúpenie právnych foriem priemyselných podnikov v Bratislave v roku 2004
- Graf č.8: Diverzifikácia priemyslu Bratislavy a SR
- Graf č.9: Najvyšší dosiahnutý stupeň vzdelania u obyvateľov Bratislavy v r.2001
- Graf č.10: Najvyšší dosiahnutý stupeň vzdelania u obyvateľov SR v r.2001
- Graf č.11: Náklady na pracovnú silu vo vybraných štátoch Európy v euro/hod. (jún 2003)
- Graf č.12: Koľko ostane domácemu investorovi po zdanení zisku z jeho PO a následnom zdanení dividend (v %)
- Graf č.13: Export Slovenska podľa vybraných krajín v roku 2002 v %
- Graf č.14: Vývoj investícií Volkswagen Group do Volkswagen Slovakia, a.s.
- Graf č.15: Trhové podiely automobiliek v SR v r. 2004
- Graf č.16: Vývoj výroby automobilov vo Volkswagen Slovakia, a.s.
- Graf č.17: Vývoj výroby prevodoviek vo Volkswagen Slovakia, a.s.
- Graf č.18: Vývoj výroby komponentov vo Volkswagen Slovakia, a.s.
- Graf č.19: Vývoj počtu zamestnancov vo Volkswagen Slovakia, a.s.
- Graf č.20: Veková štruktúra zamestnancov Volkswagen Slovakia, a.s.
- Graf č.21: Kvalifikačná štruktúra zamestnancov Volkswagen Slovakia, a.s.
- Graf č.22: Trvalé bydlisko zamestnancov Volkswagen Slovakia, a.s.
- Graf č.23: Predaj plastov podľa obchodného teritória v roku 2004
- Graf č.24: Predaj petrochemických výrobkov podľa obchodného teritória v roku 2004

Zoznam máp

- Mapa č. 1: Miera evidovanej nezamestnanosti za okresy Slovenskej republiky k 31.12. 2003
- Mapa č. 2: Hrubý domáci produkt na jedného obyvateľa za kraje Slovenska v roku 2003
- Mapa č. 3: Zamestnanosť obyvateľstva v odvetviach hospodárstva za kraje Slovenskej republiky v roku 2003
- Mapa č. 4: Dochádzka do zamestnania (v rámci priemyslu) Bratislavy v roku 2001
- Mapa č. 5: Odvetvová a priestorová štruktúra priemyslu Bratislavy v roku 1985
- Mapa č. 6: Odvetvová a priestorová štruktúra priemyslu Bratislavy v roku 2004
- Mapa č. 7: Zamestnanosť v priemysle v mestských častiach Bratislavy v roku 2001
- Mapa č. 8: Priemyselné podniky v mestských častiach Bratislavy v roku 2004
- Mapa č. 9: Priame zahraničné investície (PZI) do priemyslu okresov Bratislavy do roku 2002
- Mapa č. 10: Výrobcovia komponentov pre Volkswagen Slovakia, a.s. v roku 2001
- Mapa č. 11: Odbyt automobilov z Volkswagen Slovakia, a.s. v roku 2004