

3 Průmyslové zóny a jejich role v české ekonomice

Průmyslové zóny (či průmyslové parky) jsou významný nástroj regionální rozvoje, který začal být v České republice používán ve větší míře až v posledních dvaceti letech. Rozlišují se „klasické“ průmyslové zóny a vědeckotechnické parky. Podle definice CzechInvestu představují **průmyslové zóny** „ucelené souvislé území přibližně obdélníkového tvaru, vymezené v závazné části schváleného územního plánu velkého územního celku či schváleného územního plánu obce jako území současně zastavěné převážně objekty pro průmyslovou výrobu, obchod, služby nebo jako zastavitelné území vhodné převážně pro umístění průmyslové výroby, obchodu, služeb“. Slovenský geograf Marián Kulla pak dodává, že se jedná o „území, které je koncepčně založené, funguje jako jeden celek, podniky využívají společně služby poskytované správcem zóny (parku) na tržním principu“.

I když se průmyslové zóny v České republice rozvíjely zejména až po roce 1989, za jejich předchůdce je možné označit tzv. **územně-výrobní komplexy**, které byly vymezovány už v období socialismu. Od současných průmyslových zón se však liší tím, že se jednalo pouze o koncentraci podniků bez výraznějších vnitřních vazeb. Česká republika také byla v budování zón v první polovině 90. let pozadu oproti jiným středoevropským zemím. **Polsko** hned na začátku 90. let přijalo zákon o zvláštních ekonomických zónách (v polovině 90. let jich na polském území existovalo patnáct), **Maďarsko** se vydalo cestou zřizování speciálních ekonomických zón (v roce 1997 jich bylo 28).

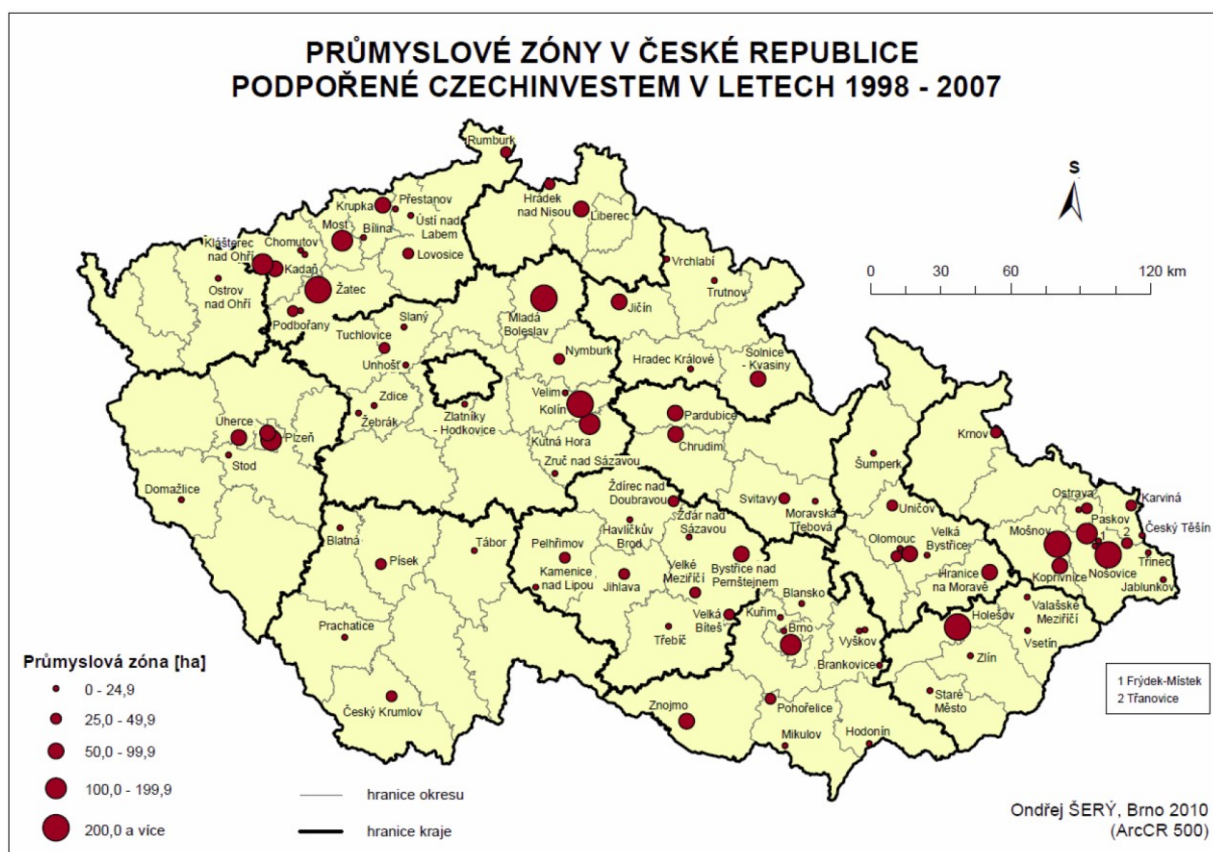
Významným impulsem pro budování větších průmyslových v České republice byla snaha o řešení ekonomických problémů, které se projevíly v průběhu 90. let. V roce 1995 se tak město Plzeň rozhodlo přilákat investory prostřednictvím projektu **zóny Plzeň-Borská pole**. Tato zóna se stala velmi úspěšnou (blízkost Německa, leží u dálnice D5, Plzeň je krajské město s dostatkem kvalifikované pracovní síly a s bohatou průmyslovou minulostí) a zpočátku fungovala bez státních dotací. Centrální **systém na podporu průmyslových zón** byl zřízen v roce 1998, kdy byly nejdříve zahájeny dva pilotní projekty - Bystřice nad Pernštejnem a Karviná (dnes se první zóna potýká s problémy a neobsazeností, zatímco druhá je poměrně dobře funkční). Vláda ČR zároveň uvolnila 56 mil. Kč na aktivní politiku zaměstnanosti.

Od roku 1999 byl systém podpory průmyslových zón zařazen do státního rozpočtu pod Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR. V průběhu roku 1999 bylo podpořeno dalších 18 zón a v tomtéž roce sedm z nich našlo významného investora (bylo tak zřízeno kolem 2 900 pracovních míst). V letech 1998 až 2005 fungoval v České republice „**Program na podporu rozvoje průmyslových zón**“. V roce 2001 byla vymezena první **strategická průmyslová zóna** (konkrétně Kolín-Ovčáry). Aby mohla být průmyslová zóna označena za strategickou, musí finanční vklad investora představovat nejméně 3,5 mld. Kč a vzniknout nejméně 1 000 nových pracovních míst. Od roku 2002 se program na podporu rozvoje průmyslových zón soustředil právě především na strategické zóny.

V roce 2002 byla zároveň provedena první **regenerace brownfieldů** za účelem zřízení průmyslové zóny (konkrétně se jednalo o přeměnu bývalého vojenského letiště v Žatci na zónu Žatec - Triangle). Od roku 2003 se do budování a provozu průmyslových zón zapojil ve větší míře soukromý sektor. Původně se předpokládalo, že v roce 2006 dojde „k nasycení území“ České republiky průmyslovými zónami a platnost programu na podporu rozvoje průmyslových zón skončí. Nakonec vznikl „**Program na podporu podnikatelských nemovitostí a infrastruktury 2006-2010**“, do něhož byla zahrnuta i oblast průmyslových zón.

Do roku 2008 podpořil **CzechInvest** na území celé České republiky 103 průmyslových zón, v nichž se nachází 606 investorů. Tito investoři přislíbili investice v celkovém objemu 210 mld. Kč a

vznik 103 054 nových pracovních míst. Jejich průměrná obsazenost je kolem 70 %. Největší počet těchto zón se nachází v Moravskoslezském, Ústeckém a Středočeském kraji (první dva kraje jsou strukturálně postižené a tudíž jsou jistým způsobem zvýhodněny i v rámci systému investičních pobídek), třetí zmíněný kraj tvoří zázemí hlavního města Prahy a svou výrobu zde mají lokalizovány dvě automobilky a řada jejich dodavatelů). V současnosti se CzechInvest zabývá především pěti prioritními strategickými zónami, mezi něž patří Kolín-Ovčáry, Ostrava-Mošnov, Most-Joseph, Žatec-Triangle a Holešov. Rozložení zón podpořených CzechInvestem zachycuje následující mapa.

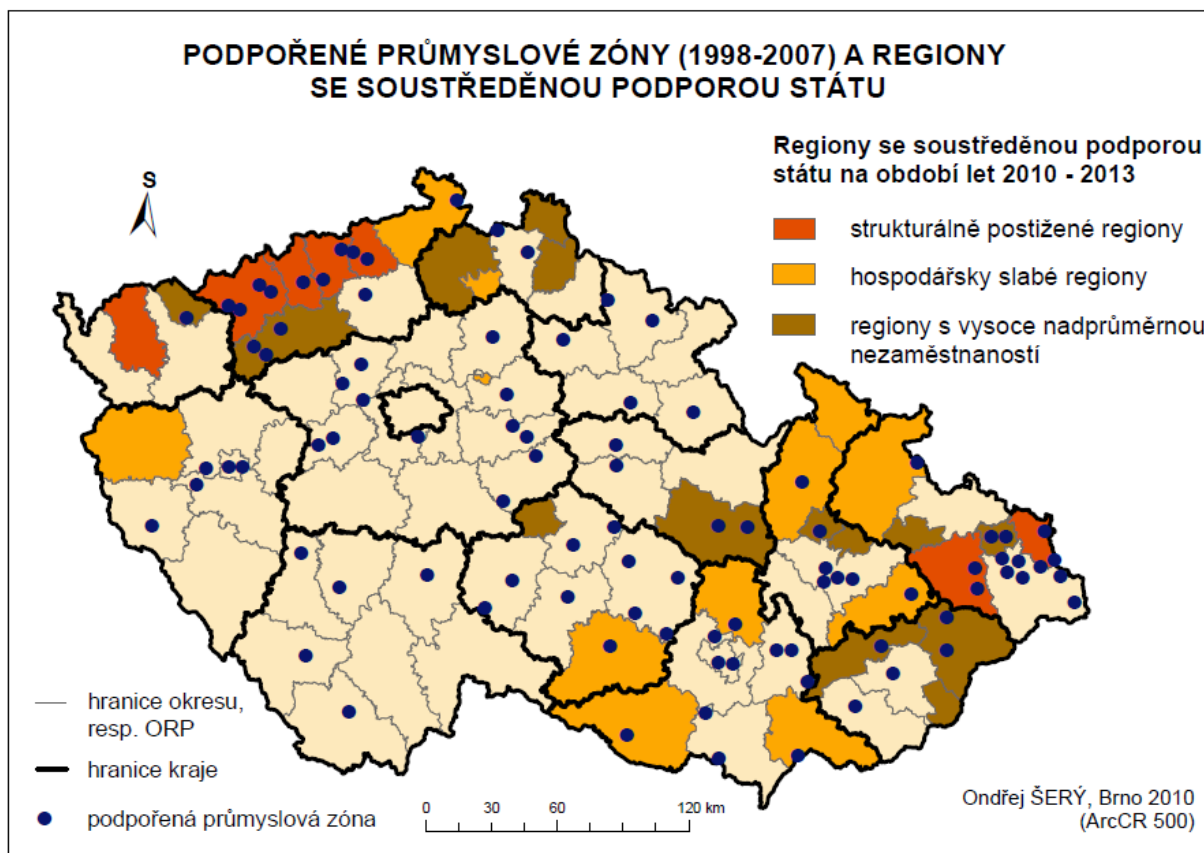


Kromě CzechInvestu má vlastní databázi také **Centrum pro regionální rozvoj ČR** (databáze byla zpracována Atelierem T - plan s.r.o. a je aktuální k 30. 6. 2011). CRR ČR tak vymezilo 147 průmyslových zón (do databáze jsou zahrnuty i zóny nepodpořené CzechInvestem), nejvíce v Jihočeském, Středočeském, Plzeňském, Ústeckém a Moravskoslezském kraji. CRR ČR udává průměrnou obsazenost lehce nad 30 %, což je však zcela jiná hodnota oproti 103 zónám podpořeným CzechInvestem (řada z nich se nachází v obou databázích; rozdílné hodnoty jsou proto nejspíše dány rozdílnou metodikou sběru dat).

Řada autorů se zabývá **otázkou vhodného počtu průmyslových zón** a jejich optimálním využitím. Existuje celá řada názorů. Podle Viturky a Halámka (2002) by měla mít města nad 50 000 obyvatel zónu (či zóny) o velikosti alespoň 50 ha, největší města pak zónu (zóny) o velikosti kolem 100 ha. U měst do 10 000 obyvatel by měly být zóny zřizovány jen v případě, kdy města leží v blízkosti metropolitních center či rozvojových os, nebo mají příslib příchodu investora (investorů).

Zajímavé výsledky nabízí **srovnání lokalizace průmyslových zón podpořených CzechInvestem a vymezením regionů se soustředěnou podporou státu** (pro období 2010 až 2013),

tj. strukturálně postižené regiony, hospodářsky slabé regiony a regiony s vysoce nadprůměrnou nezaměstnaností. V případě Ústeckého, Moravskoslezského a částečně Zlínského kraje dochází k výrazným překryvům, u jiných krajů však méně. Více znázorňuje následující mapka.



Dalším častým tématem v oblasti průmyslových zón jsou diskuze o budování průmyslových **zón na zelené louce**, resp. o **využití brownfields**. Zóny na zelené louce (greenfield) mají výhodu ekologické čistoty (nenacházejí se v nich staré ekologické zátěže) a jsou bez dřívější zástavby (neexistuje tedy žádné omezení pro výstavbu nových budov a infrastruktury). Zóny na hnědé louce (brownfields) představují původně využívaná území, která však vlivem událostí po roce 1989 ztratila svůj původní význam a dnes se na jejich území nachází pravděpodobně určitá kontaminace či jsou jinak (z)devastovány.

Brownfields na jednu stranu většinou odrazují investory, protože lokalizace podniku v nich je mnohem dražší (jsou totiž potřeba vyšší náklady na regeneraci než na vybudování nové zóny). Podle jedné studie vyžadují brownfields 4,4krát vyšší náklady na rozvoj 1 ha plochy ve srovnání s greenfields. Na druhou stranu mají brownfields často nenahraditelnou pozici v blízkosti centra města a firmy takto lokalizované mají většinou výraznější spojitost s životem vlastního města. Revitalizace brownfields navíc přináší nová pracovní místa a při využívání brownfields by nebylo třeba budovat zóny na zelené louce (resp. tato potřeba by se snížila).

Z výše popsaných důvodů je nutný veřejný zásah ze strany státu, kraje či místní samosprávy. Pro potřeby orgánů státní správy, ale také pro investory, vznikla v letech 2005 až 2007 Národní strategie regenerace brownfieldů. V průběhu tří let byly vyhledávány vhodné plochy pro rozvoj a nakonec bylo vybráno 2 355 brownfields o celkové rozloze více než 100 km². Počet všech brownfields

na území České republiky se však odhaduje kolem 10 000 a velmi záleží na vymezení brownfields (na definici, která je používána).

Při **budování průmyslových zón** je nutné dobře analyzovat **několik kritérií**. Prvním z nich jsou finanční výdaje na zajištění pozemků, tj. kolik bude vlastníků a jak bude vypadat kvalifikovaný management, který bude zónu spravovat. Druhým kritériem jsou možné způsoby nakládání s pozemky (zda se bude jednat o koupi příchozími investory, pronájmy nebo zda budou existovat alespoň možnosti následného odkoupení). Za třetí kritérium lze označit vybavenost zóny technickou infrastrukturou (tj. vodovodní a kanalizační síť, zásobování elektrickou energií a teplem). V neposlední řadě musí být zvážena kvalita silničního napojení (obzvláště dálnice a rychlostní silnice), vzdálenost od letiště, existence či neexistence železniční vlečky a blízkost městské hromadné dopravy.

Mezi vedlejší zvažovaná kritéria patří regulace využití území zón, tj. co přesně je zaneseno v územně plánovací dokumentaci. Důležité je analyzovat výskyt specifických limitů (ochrana přírody, výskyt vodních zdrojů, ložiska nerostných surovin, vymezení záplavových území, výskyt starých ekologických zátěží či nejrůznějších věcných břemen). Nedílnou součástí by mělo být i posouzení akceschopnosti správních orgánů v místě lokalizace zóny.

Výše již bylo zmíněno, že se do budování průmyslových zón a jejich následné správy zapojuje také **soukromý sektor**. Zatímco zóny vlastněné veřejným sektorem jsou (či by měly být lokalizovány) v regionech postižených restrukturalizací průmyslu, vyšší nezaměstnaností nebo nacházející se v periferní poloze, zóny vlastněné a provozované soukromým developerem se nacházejí častěji v blízkosti velkých aglomerací (tj. trhů a poptávky). Soukromý sektor rovněž potřebuje k výstavbě zóny až o polovinu méně času než veřejný sektor. Na českém území působí několik soukromých firem zabývajících se výstavbou a následnou správou průmyslových zón. Patří mezi ně CTP Invest (nizozemský kapitál), VGP (belgický kapitál), ProLogis (americký kapitál) a Investorsko inženýrská (český kapitál).

Největší a nejvýznamnější firmou v tomto oboru je **CTP Invest**. Společnost vstoupila na český trh v roce 1996, sídlí v Humpolci a nyní ovládá asi 60 % trhu. Soustředí se především na tři zájmové regiony. V rámci brněnské aglomerace se jedná například o CTPark Brno, CTPark Brno South, CTPark Modřice či Spielberk Office Centre. Do širší ostravské aglomerace (10 milionů obyvatel v okruhu 150 km od Ostravy) spadá CTPark Ostrava, CTPark Nový Jičín, CTPark Hranice nebo CTPark Lipník nad Bečvou. Plzeňská aglomerace leží na východním okraji území zvaného „modrý banán“ a náleží do ní například CTPark Plzeň, CTPark Cerhovice či CTPark Bor.

Dopady výstavby a provozu průmyslových zón jsou samozřejmě pozitivní i negativní. Na jedné straně se snižuje nezaměstnanost, zvyšují pracovní příležitosti pro ohrožené skupiny obyvatel (firmám působícím v zónách totiž často postačují pracovníci s nižším vzděláním), dochází k navázání kontaktů mezi zahraničními investory a domácími firmami, aktivizuje se soukromé podnikání a zvyšuje se životní úroveň a kupní síla obyvatel. Na druhé straně, jak už bylo zmíněno, do zón směřují výroby s nízkou přidanou hodnotou (tzv. montovny), dochází k záboru zemědělské půdy a výstavbě neestetických budov, je podporována komerční suburbanizace a zóny jsou „nepříznivé“ k pěším chodcům (vše je uzpůsobeno pro osobní a nákladní automobily).

Závěrem tohoto textu ještě jedna malá případová studie o **Strategické průmyslové zóně Holešov** (SPZ Holešov). Zóna se nachází na místě dřívějšího vnitrostátního veřejného letiště jižně od města Holešov v okrese Kroměříž (tj. Zlínský kraj). O jejím vzniku rozhodlo Zastupitelstvo Zlínského kraje v roce 2003. V roce 2005 byla vládou ČR zařazena mezi strategické průmyslové zóny a v roce

2009 byla dokončena výstavba technické infrastruktury. Zóna byla původně zamýšlena pro investici automobilky Hyundai, ta se však nakonec rozhodla vybudovat svůj závod v Nošovicích na Frýdecko-Místecku (dalším konkurentem byla zóna Ostrava-Mošnov). SPZ Holešov tak má v současnosti rozlohu 360 ha, ale zatím v ní sídlí jen společnost Pokart Otrokovice (zabývá se výrobou kartónových obalů) a Technologický park Progress.

Problémy působí zóně také dopravní napojení. V současnou chvíli je v provozu dálnice D1 Brno - Ostrava, ale úsek Říkovice - Lipník nad Bečvou zatím chybí. Stejně tak byla do užívání uvedena rychlostní silnice R55 v úseku Hulín - Otrokovice, ale její další část ve směru na Břeclav není ani ve výstavbě. A rovněž poslední ze slibovaných komunikací, rychlostní silnice R49 Hulín - Púchov (Slovensko) vedoucí v těsné blízkosti Zlína, existuje zatím pouze v plánech.

Zlínský kraj si od SPZ Holešov slibuje zvýšení zaměstnanosti, vyrovnání rozdílů mezi průměrnými výdělky v regionu a ČR, zvýšení podílu kraje na HDP České republiky, zlepšení dopravní infrastruktury v celém regionu a zkvalitnění občanské vybavenosti v okolí zóny. Zatím však zóna přinesla výdaje v celkové výši 1,6 mld. Kč, obavy z dopadů na životní prostředí (zóna se totiž nachází nad zdroji podzemní vody a o vstupu do ní uvažovala gumárna Mitas), obavy z dopadů na dopravní infrastrukturu (zvýšení dopravní zátěže, oddělení místních částí od města Holešova výstavbou obchvatu) a konflikty mezi místními obyvateli (zastánci a odpůrci zóny). Posloužila rovněž jako prostředek politického boje. Případ SPZ Holešov je jednou z ukázek toho, jak se mohou lišit smělé plány od skutečnosti.

Doporučená literatura:

- HLADÍK, J. (2006): *Průmyslové zóny*. Veřejná správa, roč. 17, č. 21, s. 17-18. ISSN 1213-6581.
- KULLA, M. (2004): *Priemyselné parky na Slovensku*. In Wahla, A. (ed.): *Geografie a proměny poznání geografické reality*. 1. vyd., Ostravská univerzita, Ostrava, s. 319-326. ISBN 80-7042-788-4.
- KUNC, J. (2005): *Průmyslové zóny v rukou soukromých developerů a efektivnost jejich podnikání (příklad Central Trade Park Modřice)*. In Svatoňová, H. (ed.): *Geografické aspekty středoevropského prostoru*. 1. vyd., Masarykova univerzita, Brno, s. 192-203. ISBN 80-210-3759-8.
- KUNC, J., TONEV, P. (2008): *Funkční a prostorová diferenciacie brownfields – příklad města Brna*. Regionální studia, roč. 2, č. 1, s. 30-37. ISSN 1803-1471.
- KUNC, J., TONEV, P. (2009): *Průmyslové zóny v České republice – vybrané regionální a socioekonomické aspekty*. In Andráško, I., Ira, V., Kallabová, E. (eds.): *Regionálne štruktúry ČR a SR: časové a priestorové zmeny*. Geografický ústav SAV, Bratislava, s. 35-39. ISBN 978-80-970076-6-9.
- KUNC, J., TONEV, P., ANDRÁŠKO, I. (2008): *Rozvojové zóny a soukromý developer – vybraný příklad ve střední Evropě (CTP Invest)*. Geographia Cassoviensis, roč. 2, č. 1, s. 93-97. ISSN 1337-6748.
- KUNC, J., TONEV, P., KLAPKA, P. (2008): *Nová průmyslová zóna v Brně – brownfields nebo greenfields?* In Klímová, V. (ed.): *XI. mezinárodní kolokvium o regionálních vědách*. 1. vyd., Masarykova univerzita, Brno, s. 278-286. ISBN 978-80-210-4625-2.
- VANČURA, M. (2000): *Průmyslové zóny*. Geografické rozhledy, roč. 9, č. 5, s. 124. ISSN 1210-3004.
- VITURKA, M., HALÁMEK, P. (2002): *Syntetické hodnocení nabídky průmyslových zón v ČR*. In Malach, A. (ed.): *Rozvoj podnikání a profesní organizace podnikatelů*. 1. vyd., Masarykova univerzita, Brno, s. 74-95. ISBN 80-210-2969-2.

VITURKA, M., TOUŠEK, V., TONEV, P. (2003): *Posouzení stavu, využitelnosti a možného dalšího rozvoje průmyslových zón kraje Vysočina*. In Viturka, M., Vystoupil, J. (eds.): VI. mezinárodní kolokvium o regionálních vědách. 1. vyd., Masarykova univerzita, Brno, s. 215-228. ISBN 80-210-3289-8.

VITURKA, M., TOUŠEK, V., TONEV, P., KOSTLÁN, P., VAŠKOVÁ, L., PALCROVÁ, Š., ŘEŘIČKA, R., MULÍČEK, O. (2002): *Průmyslové zóny a průmysl kraje Vysočina (posouzení stavu, využitelnosti a možného dalšího rozvoje průmyslových zón)*. Výzkumné centrum regionálního rozvoje, Masarykova univerzita, Brno, 139 s.