

Univerzita Karlova v Praze  
Přírodovědecká fakulta  
Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje

Studijní program: Biologie  
Studijní obor: Biologie a geografie se zaměřením na vzdělávání



*Tereza Šturmová*

**GEOGRAFICKÁ CHARAKTERISTIKA PRŮMYSLU NA  
MLADOBOLSLAVSKU**

**Geographical Characteristic of Industry in the Mladá  
Boleslav Region**

*Bakalářská práce*

Praha 2011

Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Jan Ženka

**Prohlášení:**

Prohlašuji, že jsem závěrečnou bakalářskou práci zpracovala samostatně a že jsem uvedla všechny použité informační zdroje a literaturu. Tato práce ani její podstatná část nebyla předložena k získání jiného nebo stejného akademického titulu.

V Praze, 20. 08. 2011

.....  
Tereza Šturmová

Úvodem bych ráda poděkovala Mgr. Janu Ženkovi za cenné rady a inspiraci k psaní této práce.

## **Abstrakt**

Cílem předložené bakalářské práce je zmapovat nejvýznamnější geografické dopady transformace průmyslu na území správního obvodu obce s rozšířenou působností Mladá Boleslav po roce 1989. Mladoboleslavsko je jeden z mála přirozeně vzniklých a vyvíjejících se průmyslových klastrů v Česku se specifickou velikostní i odvětvovou strukturou hospodářství (superdominance Škoda Auto) a masivním přílivem PZI. V Mladé Boleslavi neměla restrukturalizace průmyslu příliš velké dopady na fyzickou ani funkční strukturu města. Dominantními funkcemi města zůstaly funkce obytná a průmyslová, případně obslužná. V mikroregionální měřítku došlo díky rostoucí životní úrovni k rozsáhlé rezidenční suburbanizaci. Nejvýznamnější změnou geografické struktury města Mladá Boleslav byla výstavba nových průmyslových zón na periferiích města a v katastru přiléhajících obcí a s tím spojená modernizace technické infrastruktury a nárůst silniční dopravy. Mladá Boleslav v průběhu více než dvacetileté transformace průmyslu po roce 1989 nejen zachovala, ale dále posílila výraznou funkční specializaci na automobilový průmysl.

**Klíčová slova:** transformace průmyslu, Mladoboleslavsko, PZI, brownfields, greenfields

## **Abstract**

The aim of the presented thesis is to map the most significant impact of the geographical transformation of industry in the administrative district of a municipality with extended powers Mladá Boleslav after 1989. The Mladá Boleslav region is one of the few naturally originated and developed industrial clusters in the Czech Republic with a specific size and sectoral structure of economy (super-dominance of Škoda Auto) and a massive influx of FDI. The restructuring of the industry in Mladá Boleslav did not have much impact on the physical or functional structure of the city. The residential, industrial and eventually service functions of the city remain dominant. In the microregional scale the increasing living standards have made possible a large residential suburbanisation. The most significant change in the geographical structure of Mladá Boleslav was the construction of new industrial zones on the outskirts of the city and on the adjacent communities and the associated technical infrastructure modernization and growth of road transportation. Mladá Boleslav in the course of more than twenty years of industry transformation after 1989 not only maintained but also strengthened the distinct functional specialization in the automotive industry.

**Keywords:** transformation of the industry, the Mladá Boleslav region, FDI, brownfields, greenfields

# Obsah

Seznam použitých zkratk	5
Seznam obrázků a tabulek	6
1. Úvod	7
1.1 Cíle	8
1.2 Výzkumné otázky	8
2. Diskuze s literaturou	10
2.1 Literatura věnující se socio-ekonomické transformaci s důrazem na restrukturalizaci průmyslu Česka po roce 1989	10
2.2 Literatura o transformaci postsocialistických měst	12
2.3 Literatura o vývoji průmyslu na Mladoboleslavsku	15
3. Data a metodika	17
3.1 Datové zdroje	17
3.2 Použité metody	18
4. Geografická charakteristika Mladoboleslavska	20
4.1 Geografická poloha a dopravní dostupnost	20
4.2 Obyvatelstvo a struktura osídlení	22
4.3 Hospodářství	24
5. Historický vývoj průmyslu na Mladoboleslavsku	29
5.1 Vývoj pre-industriální a za průmyslové revoluce	29
5.2 Vývoj v letech 1948–1989	32
5.3 Vývoj v transformačním období od roku 1989	34
6. Geografické aspekty rozvoje průmyslu Mladoboleslavska	39
6.1 Využití ploch	39
6.1.1 Nové průmyslové zóny	40
6.1.2 Brownfields	44
6.2 Vliv ŠKODA AUTO a.s. na rozvoj města	45
6.2.1 Intenzita nákladní dopravy	46
6.2.2 Dojížděka za prací	47
7. Závěr	49
Seznam použité literatury	51
Seznam příloh	56

## Seznam použitých zkratk

ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
EA	Ekonomicky aktivní
EU	Evropská unie
MB	Mladá Boleslav
MEA	Míra ekonomické aktivity
MAD	Městská autobusová doprava
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
OKEČ	Odvětvová klasifikace ekonomických činností
SO ORP	Správní obvod obec s rozšířenou působností
PZI	Přímá zahraniční investice
RES	Registr ekonomických subjektů
RIS	Regionální informační servis
SLDB	Sčítání lidu, domů a bytů
VDB ČSÚ	Veřejná databáze Českého statistického úřadu
VW	Volkswagen
ZÚJ	Základní územní jednotka
a.s.	akciová společnost
atd.	a tak dále
cca	cirka
ha	hektar
m <sup>2</sup>	metr čtverečný
např.	například
obr.	obrázek
obyv.	obyvatel
pozn.	poznámka
s.r.o.	společnost s ručením omezeným
tab.	tabulka
tis.	tisíc
tzv.	takzvaný

## Seznam obrázků a tabulek

Obr. 1: Průmyslové zóny a dopravní infrastruktura v regionu s.o. ORP Mladá Boleslav .....	21
Obr. 2: Míra urbanizace v ORP Mladá Boleslav .....	22
Obr. 3: Vývoj počtu obyvatel v ORP Mladá Boleslav 1869 - 2009 .....	24
Obr. 4: Struktura ekonomicky aktivního obyvatelstva podle odvětví .....	27
Obr. 5: Zástavba města roku 1965 a 1990 .....	34
Obr. 6: Podíl počtu zaměstnanců v průmyslu podle odvětví OKEČ v roce 1989 .....	37
Obr. 7: Podíl počtu zaměstnanců v průmyslu podle odvětví OKEČ v roce 2006 .....	37
Obr. 8: Využití ploch (v ha) v okrese Mladá Boleslav za roky 1845,1948, 1990 a 2000 .....	40
Obr. 9: Průmyslové zóny podle období vzniku v regionu s.o.ORP Mladá Boleslav.....	42
Tab. 1:Populační charakteristika v porovnání s vybranými oblastmi k 31.12.2008.....	23
Tab. 2: Ekonomické subjekty podle počtu pracovníků ve vybraných ORP v roce 2010	25
Tab. 3: Největší zaměstnavatelé v ORP Mladá Boleslav 2011 .....	26
Tab. 4: Charakteristiky zaměstnanosti v porovnání s vybranými oblastmi .....	28
Tab. 5: Vývoj počtu zaměstnanců a ploch automobilky v letech 1895 – 1929 .....	31
Tab. 6: Velikostní struktura průmyslu v ORP Mladá Boleslav .....	36
Tab. 7: Využití ploch (v %) v okrese Mladá Boleslav za roky 1845, 1948, 1990 a 2000 .....	40
Tab. 8: Přehled průmyslových zón v rámci s.o.ORP Mladá Boleslav.....	41
Tab. 9 : SWOT analýza ŠKODA AUTO a.s. ....	46
Tab. 10: Přeprava materiálu a hotových vozů firmy Škoda za rok 2005 (v %)	47

# 1. Úvod

Transformace průmyslových center a regionů v zemích střední a východní Evropy po roce 1989 byla spojena s významnými změnami v oblasti fyzické i funkční proměny městského prostoru, životního prostředí a krajiny. Největší a nejvíce patrné geografické dopady tohoto typu lze očekávat v regionech s nejvyšší intenzitou restrukturalizace průmyslu pod vlivem přílivu přímých zahraničních investic (PZI). V kontextu zemí střední a východní Evropy se jedná o tři typy regionů. Prvním typem jsou metropolitní regiony, pro něž bylo charakteristické vymístění výrobních aktivit z intravilánů měst do průmyslových a logistických zón v suburbánním zázemí (komerční suburbanizace), posun k progresivnímu terciéru/kvartéru a intenzivní, i když vysoce selektivní konverze průmyslových objektů ve vnitřních městech pro jiné využití. Druhým typem jsou strukturálně postižené regiony s původní orientací na těžbu, energetiku a kapitálově náročné obory zpracovatelského průmyslu (hutnictví, těžké strojírenství, základní chemie), ve kterých přes částečné zlepšení stavu životního prostředí docházelo k nárůstu plochy brownfields za současného zakládání nových průmyslových zón pro zahraniční investory na okrajích měst, chátrání a v některých případech i vylidňování neatraktivních rezidenčních čtvrtí (zejména ve městech bývalé NDR). Třetím typem jsou úspěšně se restrukturalizující města menší a střední velikosti s diverzifikovaným průmyslem nebo orientací na technologicky náročné obory zpracovatelského průmyslu, ve kterých došlo k expanzi výrobních aktivit na základě masivního přílivu PZI.

Pozornost bude věnována třetímu typu regionů, které budou v práci zastoupeny případovou studií geografických dopadů restrukturalizace průmyslu na území správního obvodu obce s rozšířenou působností (s.o. ORP) Mladá Boleslav. Mikroregion Mladoboleslavsko je charakteristický průmyslovou tradicí, nadměrnou mírou industrializace (vzhledem k počtu obyvatel) a specializací na automobilový průmysl, který v tomto mikroregionu vytváří nejvýznamnější průmyslový klastr na území Česka. Specifikem je přítomnost největšího výrobního závodu (ŠKODA AUTO a.s. –dále také Škoda Auto) a mimořádně vysoký příliv PZI po roce 1989, který ještě posílil tradičně silnou pozici průmyslového centra Mladé Boleslavi oproti krajským městům s výrazně vyšším počtem obyvatel (zejména Brno).



## 1.1 Cíle

Cílem předkládané bakalářské práce je charakterizovat nejvýznamnější geografické aspekty transformace průmyslu na Mladoboleslavsku po roce 1989. Důraz bude kladen na projevy expanze průmyslu v důsledku masivního přílivu přímých zahraničních investic (PZI) v daném území. Mezi nejzákladnější zkoumané geografické dopady patří proměna rozmístění průmyslových podniků v mikroregionu a posun ve využití ploch (rozšiřování zastavěných a ostatních ploch). Pozornost bude věnována též dopadům transformace průmyslu na prostorovou strukturu města Mladá Boleslav a každodenní život jeho obyvatel. Specifickým cílem práce je pokus o integraci třech proudů výzkumu v české geografii – geografie průmyslu, geografie města se zaměřením na transformaci postsocialistických měst a výzkum problematiky využití ploch (land-use a land-cover changes).

## 1.2 Výzkumné otázky

Hlavní výzkumné otázky byly na základě cílů stanoveny následovně:

- Jak se změnilo využití ploch na Mladoboleslavsku po roce 1989? Došlo k výraznému nárůstu podílu zastavěných a ostatních ploch na úkor zemědělské půdy?
- Pokud ano, do jaké míry byl nárůst výměry zastavěných a ostatních ploch ovlivněn expanzí (automobilového) průmyslu v souvislosti s rapidním přílivem PZI?
- Jakým způsobem proměnila transformace průmyslu prostorovou strukturu města Mladá Boleslav? Který z níže uvedených procesů lze považovat za nejvýznamnější geografický dopad restrukturalizace průmyslu v obci Mladá Boleslav?
  - změna funkčního využití jednotlivých čtvrtí
  - expanze plochy zastavěného území města v důsledku výstavby nových průmyslových zón za současného vzniku brownfields
  - územní proměna denní dojížděky do práce
  - nárůst intenzity osobní a nákladní dopravy v Mladé Boleslavi a jejím zázemí v důsledku expanze velkých průmyslových podniků

Mladá Boleslav je město střední velikosti v exponované dopravní poloze a třetí největší průmyslové centrum v Česku po Praze a Ostravě, které i přes vysokou míru industrializace před rokem 1989 zažilo během posledních dvaceti let boom průmyslové

výroby. Z tohoto důvodu je vhodným příkladem pro sledování urbánních i environmentálních dopadů úspěšné transformace technologicky náročných oborů zpracovatelského průmyslu v zemích střední a východní Evropy.

## 2. Diskuze s literaturou

Odbornou literaturu věnující se geografickým aspektům rozvoje průmyslu, které jsou v rámci této práce analyzovány, lze rozdělit do tří kategorií:

- 1) Literatura věnující se socio-ekonomické transformaci s důrazem na restrukturalizaci průmyslu Česka po roce 1989.
- 2) Literatura o transformaci postsocialistických měst, která se zabývá geografickými důsledky transformace - využití ploch, změna geografie města, dojíždka za prací a v neposlední řadě vznik nových průmyslových zón či dokonce brownfields.
- 3) Literatura o vývoji průmyslu na Mladoboleslavsku pojednávající o průmyslových odvětvích, které zde mají dlouholetou tradici, silnou pozici v současné době a potenciál rozvoje v budoucnosti.

### 2.1 Literatura věnující se socio-ekonomické transformaci s důrazem na restrukturalizaci průmyslu Česka po roce 1989

Zásadní vliv na proměnu fyzické i funkční struktury města Mladá Boleslav měla socio-ekonomická transformace po roce 1989, spojená s privatizací firmy Škoda Auto (dříve AZNP - Automobilové závody národní podnik) a přílivem PZI do výroby osobních automobilů a jejich komponentů.

Všeobecné základy k pochopení geografických aspektů transformací hospodářství se zřetelem na průmysl zmiňuje Kopačka (2004, 2011). Popisuje jednotlivé transformační fáze po roce 1989 (1989 až 1997, 1998 až po vstup do EU a po vstupu do EU) a specifika české ekonomiky ve srovnání se starými členskými zeměmi EU. Pro Česko je typická nepříznivá sektorová struktura hospodářství s vysokým podílem sekundéru na zaměstnanosti i HDP a nedostatečně rozvinutým sektorem znalostně náročných služeb.

Regionálními aspekty průmyslu v Česku se zabývali Kunc a Toušek (2001), kteří klasifikovali odvětvovou restrukturalizaci v 90. letech. Rozlišují průmyslová odvětví, která po roce 1989 zaznamenala útlum zaměstnanosti i výrobních kapacit (textilní, oděvní a kožedělné), a odvětví s nárůstem výroby a produktivity, která vytvářela nová pracovní místa. Do druhé skupiny zařadili především automobilový a elektrotechnický průmysl, jejichž hluboká restrukturalizace a expanze byla podmíněna vstupem silných zahraničních investorů, kteří v Česku založili nové výrobní a montážní závody a též převzali a restrukturalizovali většinu významných podniků v českém

vlastnictví, mezi nimi i Škodu Auto a její dodavatelskou síť. Největší pokles zaměstnanosti v průmyslu po roce 1989 byl registrován v kraji Moravskoslezském, Jihomoravském a Ústeckém. Na úrovni okresů byla znatelná výraznější diferenciací. Byly zde okresy s poklesem zaměstnanosti v průmyslu o více než 50 % i okresy s nárůstem počtu zaměstnanců. Mezi tyto okresy patří Tachov, Plzeň – jih a Mladá Boleslav, důvodem je příliv PZI a expanze podniků v zahraničním vlastnictví. V okrese Mladá Boleslav pomohla úspěšná transformace Škody Auto a rozvoj klastru dodavatelských firem kompenzovat úpadek některých tradičních průmyslových podniků a udržet nízkou míru nezaměstnanosti. PZI v tomto případě urychlily restrukturalizaci průmyslu a posílily konkurenceschopnost Mladoboleslavska, která tak představuje úspěšný příklad dopadu PZI na regionální rozvoj (Toušek, Vančura a Víturka 2000).

Podle Němcové (2002) PZI směřující do průmyslu v ČR hrají významnou roli při internacionalizaci a v integraci ekonomiky ČR do světových trhů. Většina PZI pocházela ze zemí EU. Nejúspěšnějším rokem z let 1993 až 2003 byl rok 1999, kdy se objem PZI za jeden rok 2,5krát zvětšil. V roce 2000 se výroba motorových vozidel na celkovém objemu PZI podílela 10,3 %. To mohlo být částečně zapříčiněno již 70% podílem zahraničního investora (Volkswagenu – dále VW) ve ŠKODA AUTO a.s. a také postavením nového logistického Škoda Auto Parts centra, nové svařovny a konstrukčního centra.

Pavlínek (2003) dokumentuje rychlou restrukturalizaci jak samotné automobilky Škoda Auto, tak i jejich místních dodavatelů. Záslouhou toho se zlepšila jejich konkurenceschopnost a exportní výkonnost. Pavlínek ve své práci citoval také CzechInvest (2002): „*automobilový průmysl je největší úspěch české ekonomické transformace*“ (Pavlínek 2003, s. 205). Pro regionální rozvoj to má své pozitivní i negativní stránky. Pozitivní stránky můžeme potvrdit na příkladu firmy ŠKODA AUTO a.s., která ovlivňuje fyzickou, sociální i funkční strukturu města a okolí. Negativní stránkou je, že celý region je závislý na rozhodování a výrobních a finančních operacích jedné nadnárodní firmy. Ale i v tomto případě VW má pozitivní vliv na rozvíjení kontaktů s místními firmami, a také se snaží snižovat náklady, což by mohlo znamenat nahrazení tuzemských dodavatelů firmami v zemích disponujícími slabší měnou a nižšími náklady na pracovní sílu (Pavlínek 2003; Pavlínek, Domanski, Guzik 2009). Modernizaci automobilového průmyslu srovnávají výše uvedení autoři v rámci střední Evropy (Česko, Maďarsko, Polsko a Slovensko), kde ji řadí do tříd podle přidané hodnoty a dále podle role místního designu, místního obsahu a jejich spojení s domácí ekonomikou. Jediným výrobcem prvního, nejúspěšnějšího, typu (definován „*střední až*

*vysokou mírou místního obsahu s dobře vyvinutými vazbami na domácí ekonomiku a roli, kterou hraje místní výzkum a vývoj“*, Pavlínek, Domanski, Guzik 2009, s. 54) je Škoda Auto. Modernizaci automobilového průmyslu nastínila řada analýz: domácí firmy si zachovaly restrukturalizaci a modernizaci své výroby, když zvýšily svoji konkurenceschopnost u dodavatelů, velké domácí podniky propustily velký počet zaměstnanců (následek zvýšení produktivity práce a růst kapitálové výroby), zahraniční společnosti se rychle rozšířily budováním výrobních a skladovacích hal na zelených loukách, což vedlo ke zvýšení kapacity výroby a tím i zaměstnanosti. Zlepšení pozice českého automobilového průmyslu na evropských a světových trzích bude čím dál více záviset na plánování a rozhodování nadnárodních společností (Pavlínek, Domanski, Guzik 2009). V modernizaci průmyslu se také projeví rozhodnutí vlády, které ovlivňuje budoucnost českého hospodářství. Na těchto rozhodnutích závisí i rozvoj města.

Pavlínek a Janák (2007) ve své práci zkoumají lokalizaci 232 dodavatelů Škoda Auto v ČR. Porovnávají je podle různých úrovní (např. rozdíl zahraničních a tuzemských, prostorového rozložení dodavatelů Škoda v letech 1991 a 2004, různé úrovně typu dodaných komponentů a načasování komponentů). Analýza prokázala, že klastr Mladá Boleslav lokalizuje nejvíce firem s komponenty prvního řádu (kabina, pohonné jednotky, střecha, dveře nebo sedadla) a druhého řádu (palubní desky, pneumatiky, osvětlení, klimatizace, součásti motoru atd.), které musí své komponenty dodat včas automobilce. Proto tyto firmy sídlí v blízkosti montážního závodu Škoda nebo v dobře přístupných oblastech. Dokazuje to i to, že 1/3 dodavatelů prvního řádu na území Česka se nachází v tomto klastru. To vše ukázalo, že od roku 1991 díky VW s PZI proběhla restrukturalizace firem. Většina firem, jež se lokalizovala v posledních dvaceti letech do okolí Mladé Boleslavi, leží na zelené louce.

Kiss (2007, s. 26) na příkladu přílivu PZI do maďarského zpracovatelského průmyslu uvádí, že: *„Nová prostorová struktura průmyslu a ekonomiky nezávisí na rozmístění minerálů a přírodních zdrojů, ale na místě výběru zahraničních investorů“*. Česko je pro zahraniční investory výhodné zejména příznivou geografickou polohou, poměrně rozvinutou dopravní infrastrukturou a levnou, ale kvalifikovanou pracovní silou (Němcová 2002).

## **2.2 Literatura o transformaci postsocialistických měst**

Na mikroregionální úrovni mohou hrát negativní roli nepříznivé lokalizační faktory. Většina zahraničních investorů staví nové haly v průmyslových zónách, a tak zabírá plochu zemědělské půdy. Město se stále rozšiřuje a ubývá přírodní krajina v okolí

města. Životní podmínky se zhoršují např. větší dopravní intenzitou, hlukem, produkcí odpadu a také novou zástavbou přichozích zaměstnanců (Zumrová – Klimová 2009). Dalším negativním dopadem jsou staré průmyslové budovy v centru měst, které zůstávají opuštěné. Pro investory je rekonstrukce těchto budov oproti nově postaveným halám nevýhodná (Zumrová – Klimová 2009). I město Mladá Boleslav se potýká s těmito negativními dopady. Průmyslové zóny v okolí města se na úkor zemědělské půdy stále rozšiřují (výsledky rozhovorů, viz kapitola 6). Intenzita dopravy během špičky a v době ukončení směny v automobilce a u jejích subdodavatelů je velmi vysoká. Staré průmyslové areály (tzv. brownfields) město Mladá Boleslav příliš nezatěžují, neboť je většinou skupuje a revitalizuje sama automobilka (vlastní pozorování v letech 2008 – 2011). Zemědělskou půdu v okolí města nezabírají pouze nové průmyslové haly, ale také díky dobré ekonomické situaci obyvatelů rodinné domy v suburbanizační zóně. Změna využití ploch ze zemědělské půdy na zastavěnou či ostatní plochu v okrese Mladá Boleslav byla jednoznačně zaznamenána. Rozsáhlá zástavba je zaměřená na výrobní, obytnou a obslužnou funkci a to vše je podle Štycha a Bičíka (2007), výsledkem dynamického hospodářského rozvoje. Oblasti ovlivněné intenzivní suburbanizací si také žádají řadu investic včetně požadavků na veřejnou dopravu (Bičík, Jeleček 2009).

Rezidenční a komerční suburbanizace si vyžádala změny v prostorové struktuře postkomunistických měst (Sýkora 2001, 2007). Díky přílivu PZI do nových trhů se suburbanizace v podobě mimo město a na zelené louce rozvíjela dynamičtěji. Prostorová struktura se dá sledovat pro porovnání změn ve třech složkách: fyzické, funkční a sociální. Fyzická struktura se týká nově postavených, zrekonstruovaných nebo zchátralých objektů a volných pozemků. Z hlediska funkční struktury přešla postkomunistická města od monocentrické k polycentrické. Změnila se i sociální struktura, kdy strukturální změny čtvrtí a nové rozmístění obyvatelstva nastalo podle odlišných příjmů domácností. Nerovnosti v rozmístění sociálního postavení narůstají. Příjmově silnější domácnosti si staví rodinné domy v příměstských zónách či přilehlých vesnicích. Naopak k sociálnímu úpadku dochází na některých sídlištích, kde se nadprůměrně bydlelo za socialismu. Problém nastává i v dopravě, protože většina lépe finančně ohodnocených pracovních míst je lokalizována v centrech měst, kde pracují lidé bydlící za městem. Naopak tomu je u lidí pracujících v továrnách v příměstských oblastech, kteří žijí na sídlištích. Je pravdou, že v sídlištích postavených v 60. a 70. letech ve východní a severní části Mladé Boleslavi, dnes žije střední a nižší vrstva obyvatelstva, která převážně pracuje ve výrobním procesu Škoda Auto či v odlehlých

průmyslových zónách. Situace v Mladé Boleslavi je však specifická, protože areál Škody Auto zaujímá téměř třetinu města a rozprostírá se podél celého severního a východního sídliště a současně lze do areálu vstoupit třinácti vstupními branami. Vzhledem k tomu, že automobilka zaměstnává přes 18 tis. lidí, jsou intenzita dopravy i požadavky na parkovací místa velké. Mladá Boleslav svou prostorovou strukturu od roku 1989 změnila. Hlavním důvodem byla prostorová expanze Škody Auto a subdodavatelů automobilových dílů. Výsledkem expanze výroby je vznik nových průmyslových zón v okolí města, stavba nových hal v areálu automobilky a nechybí ani rekonstrukce či revitalizace některých objektů pomocí velkého investora (např. nové Zákaznické centrum, kde dříve stávala stará slévárna) (Herčík, Králík 2005). Sociální prostorová struktura se zásluhou vysokých mezd také postupně mění. Nejprve se stavěly domy a vily v příměstských oblastech (např. Bradlec – případová studie, Dvořáková 2009), dnes se výstavba přesouvá do nedalekých vesnic. Další komerční výstavbou mimo průmyslové zóny v Mladé Boleslavi byly, tak jako v jiných větších městech, obchodní domy s nákupními centry v příměstských oblastech postavené na zelené louce, jež i zde zintenzivnily dopravu. Decentralizační tendence přibývají s dostupností osobního automobilu, a s tím spojenou větší mobilitou obyvatelstva. Předchůdcem suburbií byly tzv. dělnické kolonie, které vznikaly v pěšky dostupné vzdálenosti od továrny. Rozvoj hromadné dopravy pak dělnickým třídám umožnil bydlet dále od průmyslových závodů (Toušek, Kunc, Vystoupil 2008).

Z odborných článků zabývajících se proměnami prostorové struktury postkomunistických měst lze vybrat příspěvek Sýkory a Ouředníčka (2007) zabývající se městy Praha a Brno. Transformačními změnami jednotlivých částí Prahy – Smíchov se zabývala Temelová a Novák (2007), Prahou – Karlínem pak Ilík a Ouředníček (2007). Části Praha Karlín a Smíchov prošly revitalizací z průmyslových brownfields na moderní kancelářská a obchodní centra. Bohužel nebylo možno dohledat jakýkoliv článek, který by se zabýval brownfields v Mladé Boleslavi. Možná je to tím, že se zde nenalézají velkoplošné brownfields jako ve zmiňovaných lokalitách. Důvodem bude přestavba již několika starých budov či degradovaných ploch automobilkou Škoda. Zahraniční vlastník automobilky pomáhá k postupné revitalizaci města po transformaci. O negativních dopadech brownfieldech a jejich revitalizaci se zmiňují ve svých člancích Nový (2002), Hurníková (2007) a Doležalová, Vejvoda (2008). CzechInvest, který lokalizuje brownfields v Česku (samozřejmě není možné zlokalizovat všechny), nezaznamenává v s.o. ORP Mladá Boleslav žádný tento objekt. CzechInvest má ve své databázi již 2 355 brownfields, z nichž je 785 průmyslových, které zaujímají přes 4 423

ha. Dnes již existuje řada projektů na regeneraci brownfields, které se snaží o finanční výpomoc při rekonstrukci, demolici a odstranění ekologické zátěže. I přes tuto výpomoc je pro vlastníka brownfields finančně náročné zrealizovat takovýto projekt. Stále je pro investora výhodnější postavit nové haly na zelené louce v průmyslových zónách. Protože Mladá Boleslav nedisponuje brownfields, stále se zde staví na zelených loukách za městem. Zemědělská plocha se zmenšuje nejen novými halami, ale také potřebnou novou dopravní infrastrukturou.

Dopravní obslužnost v s.o. ORP Mladá Boleslav je na dobré úrovni, ale opět ji do značné míry ovlivňuje podnik ŠKODA AUTO a.s. Některé spoje mezi vesnicemi a městem jsou provozovány pouze z důvodů pracovní dojížděky obyvatel do automobilky, což dokazuje celozávodní dovolená, v jejímž průběhu řada autobusových spojů nejezdí. Dobrá ekonomická životní úroveň má vliv na individuální automobilovou dopravu obecně (Marada, Květoň 2010). Úroveň automobilizace na Mladoboleslavsku je vysoká, což může vyžadovat větší investice do pozemních komunikací (Maier, Drda, Mulíček, Sýkora 2007). Dalším důvodem větší míry automobilizace na Mladoboleslavsku mohou být i firemní slevy na nákup automobilu pro pracovníky Škoda Auto (Marada, Květoň 2010). Zvyšování intenzity individuální automobilové dopravy často vede ke zhoršení životního prostředí – změnám ve využití ploch (změna ze zemědělské půdy na pozemní komunikace a parkoviště), zhoršení emisní a hlukové situace (Schmeidler 2005).

### **2.3 Literatura o vývoji průmyslu na Mladoboleslavsku**

O vývoji průmyslu Mladoboleslavska jako takovém žádná konkrétní literatura nepojednává. K dispozici jsou pouze historické knihy a některé bakalářské a diplomové práce studentů, kteří se zabývají rozvojem průmyslu v tomto mikroregionu.

Nejblíže k tomuto tématu má kniha *Historie a současnost podnikání* (Beneš 2001). První část se zabývá vůbec první výrobou na Boleslavsku, a to od roku 1696. Popisuje minulost jednotlivých malých i velkých firem v okrese Mladá Boleslav od jejich vzniku přes různé důležité historické události po jejich zánik či rozkvět. Druhá část vyobrazuje firmy, které vznikly, přestěhovaly se, či se po roce 1989 dále rozvíjejí v okolí Mladé Boleslavi. Kniha firmy datuje do roku 2001 a nepojednává pouze o průmyslových podnicích.

Předešlou knihou tohoto autora je *Mladoboleslavsko v proměnách času* (Beneš 1997), jež bylo využito taktéž ke kapitole historie vývoje průmyslu a k představě polohy podnikových lokalit podle fotografií. V obou knihách bylo málo informací z dob socialismu.



Známý boleslavský historik Karel Herčík rovněž sepsal dílo *Čtení o Mladé Boleslavi* (2004). K této práci byly využity hlavně kapitoly *Železnice, Mlýny, Pivovary a Zaniklé továrny*. Dalším dílem je kniha *Mladá Boleslav – Továrna ve městě – město v továrně* (Herčík, Králík 2005), která se z větší části zabývá historií největšího podniku ve městě ŠKODA AUTO a.s. Autorka čerpala zejména z druhé části, kde je popsána historie firmy ŠKODA AUTO a.s. od jejího vzniku do roku 2005. Na doplnění historie automobilky byla využita brožura, jež vyšla k výročí 20 let sjednocení Volkswagen a Škoda (Škoda Auto a.s. 2011).

Diplomovou práci o Škoda Auto a jeho územních vazbách napsal Bárta (2004). O dopravě na Mladoboleslavsku napsal bakalářskou práci Hercik (2006), odkud byla pro tuto práci využita hlavně data ohledně nákladní dopravy. K historickému vývoji rozmístění obyvatelstva Mladé Boleslavi byla použita bakalářská práce Tošovské (2009), v níž se rozebírá socioekonomický a urbanistický vývoj města Mladá Boleslav.

### 3. Data a metodika

První část kapitoly č. 3 obsahuje seznam zdrojů a stručnou charakteristiku použitých statistických dat z hlediska dostupnosti, aktuálnosti, spolehlivosti a vypovídací hodnoty, pozornost je věnována také definicím ukazatelů. Druhá část je zaměřena na metodiku výzkumu, který kombinuje statistickou analýzu dat ve vývojových řadách, terénní šetření formou pozorování, analýzy fotografií a leteckých snímků a rozhovory s manažery firem i místními obyvateli.

#### 3.1 Datové zdroje

Kapitola č. 4 „Geografická charakteristika Mladobolesavska“ vychází z běžně dostupných dat Českého statistického úřadu (ČSÚ), které lze získat z Veřejné databáze ČSÚ, demografických ročenek správních obvodů obcí s rozšířenou působností, statistických ročenek jednotlivých krajů a publikací Sčítání lidu, domů a bytů 1991 a 2001 (SLDB). Pro podrobnější charakteristiku hospodářství Mladobolesavska byla použita data z Regionálního informačního systému (RIS). Data ohledně přímých zahraničních investic poskytuje Česká národní banka a RIS.

V kapitolách Historický vývoj průmyslu a Geografické aspekty rozvoje průmyslu Mladobolesavska byly použity materiály z ČSÚ - *Pracovníci a mzdové fondy socialistického sektoru národního hospodářství v krajích a okresech podle odvětví národního hospodářství v ČSR za rok 1989* a publikace *Průmysl za místní jednotky za rok 2006*. Tyto databáze sdružují průmyslové podniky nad 20 zaměstnanců a uvádějí kromě přesného názvu a IČO firem také sídlo provozovny, odvětví OKEČ, počet zaměstnanců, objem produkce a hmotné i nehmotné investice.

Ke kapitole využití ploch byla vyhledána Databáze dlouhodobých změn využití ploch Česka (1845 – 2000), kde lze získat využití ploch za okres Mladá Boleslav za roky 1845, 1948, 1990 a 2000. Charakteristika průmyslových zón vychází z internetových stránek Regionálního informačního systému, kde jsou některé zóny analyzovány.

Dalším zdrojem byly webové stránky jednotlivých průmyslových podniků na Mladoboleslavsku a vlastní terénní výzkum v území, kde k ověřování byla použita data z registru ekonomických subjektů (RES). Údaje o intenzitě nákladní dopravy byly získány částečně z rozhovorů s manažery firem, částečně byly převzaty z bakalářské práce o dopravě v Mladé Boleslavi (Hercik 2006).

Pro charakteristiku obce s rozšířenou působností (s.o. ORP) Mladá Boleslav byly použity následující ukazatele:

- Hustota zalidnění – počet obyvatel bydlících na jednom km<sup>2</sup>.
- Přirozený přírůstek obyvatelstva - rozdíl mezi počtem živě narozených dětí a celkovým počtem zemřelých osob ve sledovaném období a na daném území na 1 000 obyvatel.
- Přírůstek stěhování (migrační saldo) - vyjádřeno rozdílem počtu přistěhovaných a vystěhovaných osob za stejné období a území na 1 000 obyvatel. Negativní migrační saldo může poukazovat na propouštění v důsledku úpadku průmyslových podniků, pozitivní naopak expanzi výrobního sektoru a související dopady na rozvoj rezidenčních čtvrtí.
- Celkový přírůstek – součet přirozeného přírůstku a přírůstku stěhování a zároveň vyjadřuje rozdíl mezi počátečním stavem obyvatelstva a koncovým stavem obyvatelstva daného území na 1 000 obyvatel. Při vysokém celkovém přírůstku počtu obyvatel lze očekávat významné urbanistické a geografické změny v průmyslových centrech a jejich zázemí.
- Míra urbanizace - podíl obyvatelstva žijícího ve městech oproti celkovému počtu obyvatel.
- Míra registrované nezaměstnanosti – vypočítá se pomocí podílu dosažitelných uchazečů o zaměstnání evidovaných na úradech práce na pracovní síle. Patří mezi významné faktory ovlivňující migrační příliv a dojížděku pracovní síly, stejně jako atraktivitu pro PZI a intenzitu strukturálních změn.

Pro základní geografickou charakteristiku Mladoboleslavska byly dále využity údaje o PZI, dojížděce za prací, sektorové struktuře zaměstnanosti, výši mezd a počtu ekonomických subjektů.

### **3.2 Použité metody**

První použitou metodou bylo porovnání počtu průmyslových subjektů a porovnání zaměstnanosti odvětvové struktury (OKEČ) průmyslu mezi roky 1989 a 2006.

Analýza vývoje využití ploch na území Mladoboleslavska byla zpracována pomocí Databáze dlouhodobých změn využití ploch Česka (1845 – 2000) v časových průřezích 1845, 1948, 1990 a 2000.

Pro sběr podrobnějších informací byl použit terénní výzkum formou pozorování, fotografické dokumentace a rozhovorů mezi významnými průmyslovými firmami Mladoboleslavska (vzor strukturovaného rozhovoru viz Příloha 9). Dotazy byly mířeny

na zjištění okolností vzniku a výměry průmyslových areálů, počtu zaměstnanců, rozmístění dodavatelů, intenzity nákladní dopravy a dojížděky zaměstnanců firmy. Otázky kladené dotazníkem jsou k nalezení v příloze. Těžiště terénního výzkumu bylo provedeno ve výrobně-obslužné zóně Mladá Boleslav – východ, která je největší komerční zónou v Mladé Boleslavi.

Závěrečná část empirické analýzy se týká nevlivnější firmy v Mladé Boleslavi ŠKODA AUTO a. s., která má dobře zpracované, i když obtížně zjistitelné informace. Do značné míry lze vycházet z výročních zpráv.

## 4. Geografická charakteristika Mladoboleslavska

Cílem této kapitoly je stručně charakterizovat nejvýznamnější faktory ovlivňující prostorové aspekty transformace průmyslu na mikroregionální úrovni – tedy geografickou polohu a dopravní dostupnost, vývoj počtu obyvatel a hustoty zalidnění, struktury sídelního systému a sektorovou strukturu hospodářství. Důraz bude kladen na analýzu stávající pozice Mladoboleslavska v kontextu srovnatelných českých mikroregionů i na nastínění nejvýznamnějších historických aspektů industrializace Mladoboleslavska.

### 4.1 Geografická poloha a dopravní dostupnost

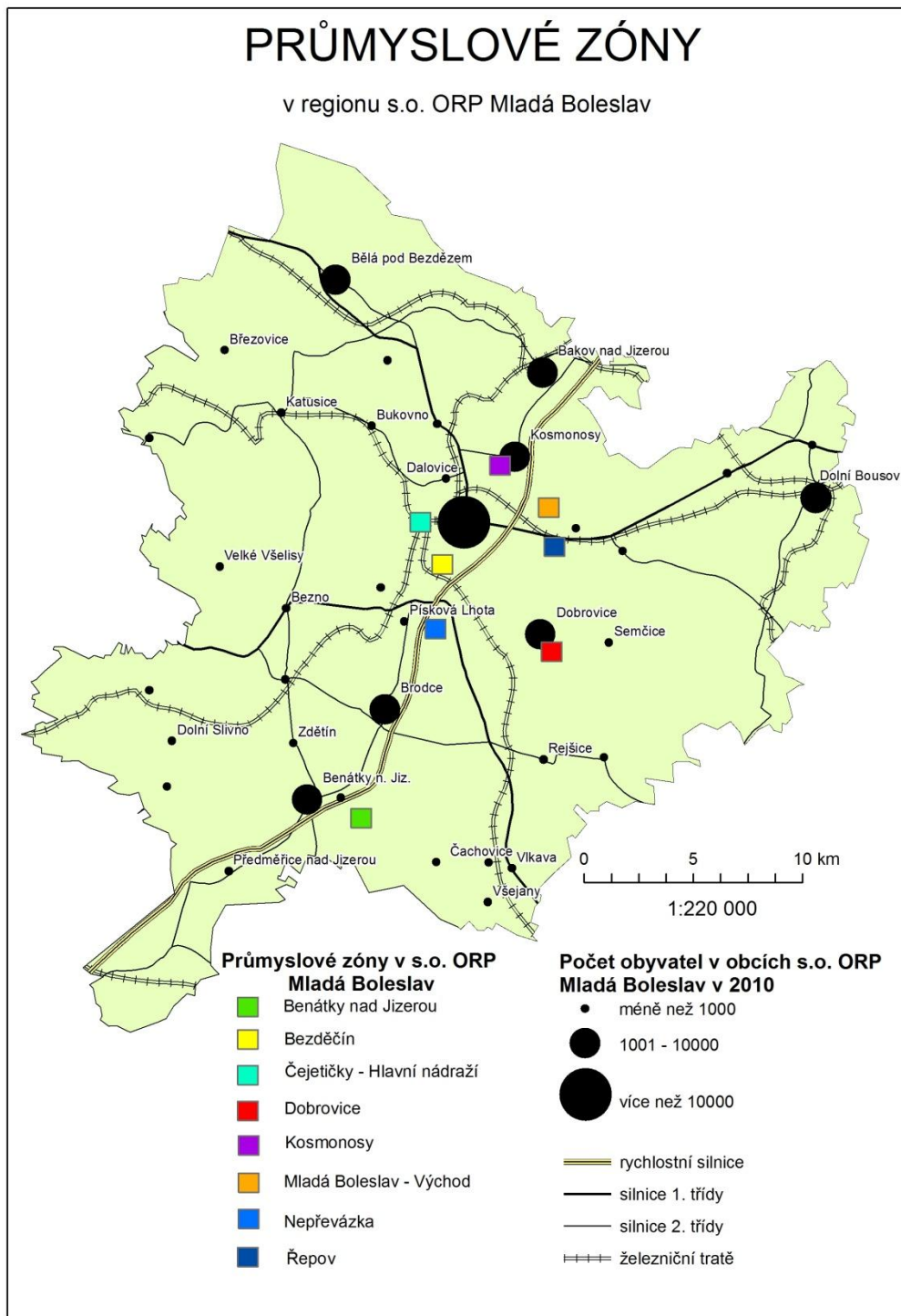
Mikroregion Mladoboleslavsko je z hlediska rozlohy třetím největším s.o. ORP Středočeského kraje (ČSÚ 2011). Před rokem 2003 dohromady s s.o. ORP Mnichovo Hradiště tvořil okres Mladá Boleslav. Okresní město Mladá Boleslav mělo k 1. 1. 2011 43 939 obyvatel (ČSÚ 2011). Výhodou je velmi příznivá geografická poloha na rychlostní silnici R10 Praha-Turnov s odbočkou R35 na Liberec, Hrádek nad Nisou a dále do Polska či Saska. V roce 2005 byl dokončen obchvat I/38, spojující Debř s ulicí třída Václava Klementa a v roce 2007 došlo ke zkapacitnění Průmyslové ulice (tř. V. Klementa – Škoda VW) okolo 13. brány Škoda.

Tyto úpravy měly přispět k odlehčení dopravy uvnitř města, lepšímu napojení na rychlostní silnici R10 a zároveň zkvalitnit dopravní dostupnost mladoboleslavské Škodovky, jak uvedl generální ředitel ŘSD (Ředitelství silnic a dálnic ČR 2007).

První železnice byla dostavěna roku 1865 a spojovala Kralupy nad Vltavou, Neratovice, Mladou Boleslav a Turnov. O pět let později došlo k propojení mezi Neratovicemi a Prahou, což mělo v minulosti velký význam pro průmysl na Mladoboleslavsku, kde vznikaly přímé vlečky k továrnám (Herčík 2004). Vznikla zde během fungování továren řada vleček do průmyslových podniků v obcích Brodce nad Jizerou (cukrovar), Dolní Bousov (cukrovar), Benátky nad Jizerou (Carborundum), Mladá Boleslav (lihovar – později Akuma) a ještě dnes využívané vlečky do dobrovického cukrovaru a samozřejmě do automobilového závodu ŠKODA AUTO a.s. Po roce 1989 byla většinou nákladní železniční doprava nahrazována silniční, a proto vlečky v nových průmyslových zónách nejsou zase tak časté, ale M. Preymesser (Řepov) a dobrovické firmy si je nechaly zavést. Město disponuje také systémem Městské autobusové dopravy (MAD), který má na starosti Dopravní podnik Mladá Boleslav, s.r.o.

Dopravní infrastruktura města a okolí je na poměrně vysoké úrovni, s výjimkou osobní železniční dopravy.

Obr. 1: Průmyslové zóny a dopravní infrastruktura v regionu s.o. ORP Mladá Boleslav

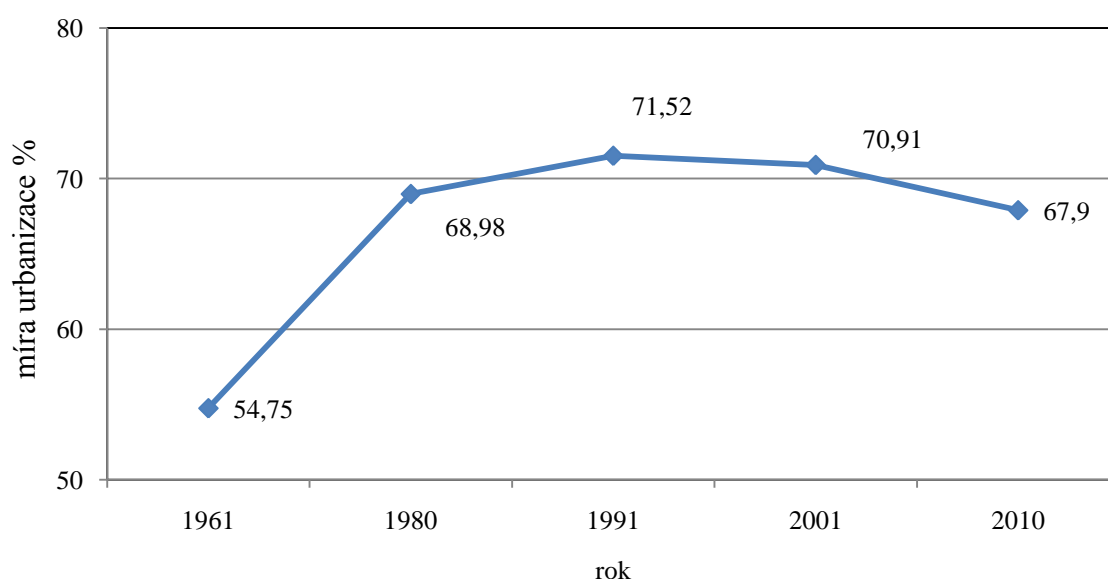


Zdroj: ČSÚ, vlastní pozorování

## 4.2 Obyvatelstvo a struktura osídlení

Okres Mladá Boleslav se podle změny v územně správním členění k 1. 1. 2003 rozdělil na s.o. ORP Mladá Boleslav a s.o. ORP Mnichovo Hradiště. V s.o. ORP Mladá Boleslav se nacházejí tři obce s pověřeným obecním úřadem – Benátky nad Jizerou, Bakov nad Jizerou a Mladá Boleslav. Ve Středočeském kraji má nejvyšší počet obcí (98), z něhož nejvíce obcí (45) náleží ke skupině 200 – 499 obyvatel (ČSÚ 2009). Kromě Mladé Boleslavi (2. největší v kraji – 44 tis. obyv. – ČSÚ 2011) se zde nachází dalších šest obcí, které mají statut města – Benátky nad Jizerou, Bakov nad Jizerou, Bělá pod Bezdězem, Kosmonosy, Dobrovice a Dolní Bousov (ČSÚ 2009). Míra urbanizace podle daných informací do počátku devadesátých let vzrůstala, ale po roce 2000 výrazněji klesá (viz Obr. 2). Příčinou jsou hlavně chátrající panelové domy s byty, které byly intenzivně budovány v období socialismu. Místo nich si lidé budují rodinné domy na vesnicích v okolí města, dochází tedy k suburbanizaci (vlastní pozorování).

Obr. 2: Míra urbanizace v ORP Mladá Boleslav



**Zdroj:** VDB ČSÚ, RIS, vlastní výpočty

K 1. 1. 2010 bylo na Mladboleslavsku registrováno celkem 106 848 obyvatel (3. nejvyšší počet obyvatel v kraji – ČSÚ, RIS) na rozloze 810 km<sup>2</sup>, z čehož vypočítaná hustota zalidnění je 132,2 obyv./km<sup>2</sup>, která přibližně odpovídá hustotě zalidnění Česka - 132,72 obyv./km<sup>2</sup> (ČSÚ 2009).

Pro srovnání bylo vybráno několik dalších významných průmyslových center Česka, které se též vyznačují vysokou mírou industrializace. Nižší hustota zalidnění

Mladoboleslavská (Tab. 1) je výsledkem velké rozlohy s.o. ORP Mladé Boleslavi i menší populační velikosti spádového centra. Oproti ostatním krajským městům či tradičním centrům těžkého průmyslu (Most, dříve Kladno) do značné míry venkovský charakter zázemí Mladé Boleslavi více umožňuje expanzi výrobních závodů v průmyslových zónách stavěných „na zelené louce“.

Tab. 1: Populační charakteristika v porovnání s vybranými oblastmi k 31.12.2008

	Hustota zalidnění (obyv./km <sup>2</sup> )	Přírůstek stěhováním (na 1000obyv.)	Přirozený přírůstek (na 1000obyv.)	Celkový přírůstek (na 1000obyv.)
Česko	132,72	6,9	1,4	8,3
Středočeský kraj	112	15,5	1,7	17,2
<b>ORP Mladá Boleslav</b>	<b>132,2</b>	<b>18,7</b>	<b>3,6</b>	<b>22,3</b>
ORP Kladno	339,4	11,8	1,4	13,2
ORP Pardubice	306	13,4	1,6	15
ORP Plzeň	708	22,1	1,4	23,6
ORP Most	330,9	-0,8	2,1	1,3
ORP Ostrava	1014,26	-0,7	0,5	-0,2

**Zdroj:** ČSÚ, RIS - Vybrané demografické údaje ORP v roce 2008 v oblasti sociálního prostředí

Pracovní příležitosti do tohoto mikroregionu přilákaly řadu cizinců (9 338 za okres, ČSÚ 2010). Ve Středočeském kraji hned po okrese Praha – východ jich žije nejvíce. Cizinci jsou většinou národnosti slovenské, ukrajinské, polské, vietnamské a ruské. Tito cizinci pracují v agenturních firmách, které si najímá ŠKODA AUTO a.s. i jiné průmyslové podniky, kde tvoří levnou, hůře placenou pracovní sílu. Menšina jich je zaměstnána přímo největším podnikem. Agenturní pracovníci se však do celkového počtu zaměstnanců ŠKODA AUTO a.s. nezapočítávají.

Úroveň vzdělanosti se mezi lety 1991 a 2001 zvýšila (SLDB 1991, 2001). Lze předpokládat, že se vzdělanostní úroveň zvyšovala i po roce 2001 a to zejména z důvodu založení soukromé Vysoké školy Škoda Auto v roce 2000, rozšířením vývojového centra automobilky i působením ŠKODA AUTO a.s. Střední odborné školy a Středního odborného učiliště, která sídlí přímo v závodě, a která si sama vychovává budoucí dělníky speciálně pro svůj závod.

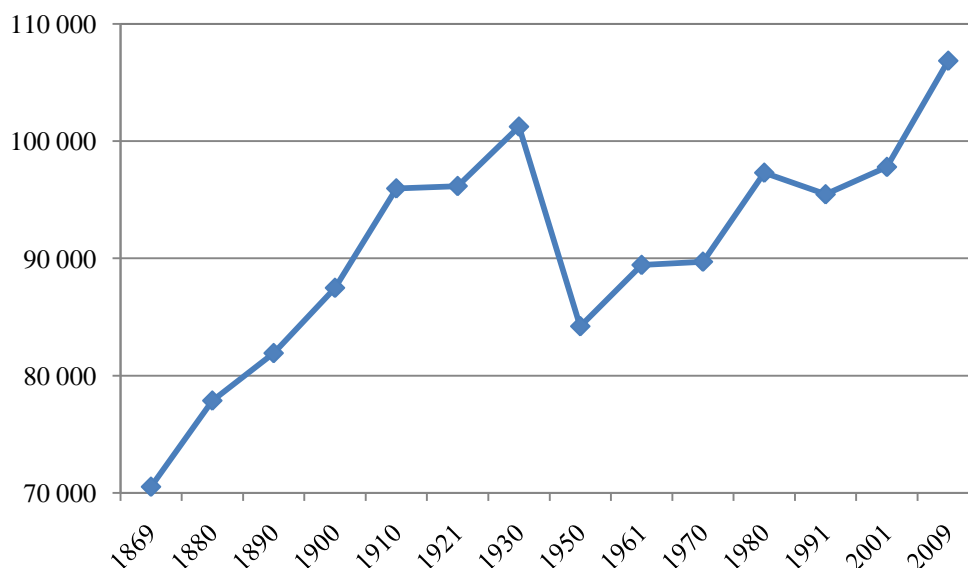
V letech 2005 až 2008 bylo migrační saldo v kladných hodnotách kolem 2 000 obyvatel za rok, ale v roce 2009 v s.o. ORP Mladá Boleslav výrazně pokleslo a dostalo



se do záporných čísel, – 555 obyvatel (VDB ČSÚ 2009). Důvodem by mohlo být propouštění agenturních zaměstnanců ŠKODA AUTO a.s. v roce 2008 a 2009 v důsledku celosvětové ekonomické krize (Výroční zpráva ŠKODA AUTO 2009).

Ve Středočeském kraji je dojízdka za prací ovlivněna dvěma významnými centry, hlavním městem Praha a nejvýznamnějším ekonomickým centrem Mladá Boleslav. Obec s pověřeným správním úřadem (POÚ) Mladá Boleslav se vyznačuje jako jediná v kraji více než desetiprocentním pozitivním saldem dojízdky za prací ku počtu ekonomicky aktivních osob (ČSÚ 2001).

Obr. 3: Vývoj počtu obyvatel v ORP Mladá Boleslav 1869 - 2009



**Zdroj:** ČSÚ, VDB ČSÚ - Historický lexikon - počet obyvatel a domů podle výsledků sčítání od roku 1869 v obcích SO ORP, vlastní výpočty

Počet obyvatel Mladoboleslavska dlouhodobě roste s výjimkou druhé světové války (Obr. 3), vysoké migrační saldo z důvodu pracovní atraktivity regionu se podílí na nadprůměrném populačním přírůstku (22, 3 na 1 000 obyv. podle ČSÚ 2008).

### 4.3 Hospodářství

Z hlediska hospodářství se jedná v ČR o naprosto specifický region, který se v našich podmínkách nedá příliš srovnávat. Bývalý okres Mladá Boleslav se stal od počátku 20. století významným průmyslovým centrem Československa, posléze Česka. Hlavním důvodem byl vznik automobilového závodu Laurin a Klement, který se později přejmenoval na Škoda auto. Od této události se odvíjí i současná hospodářská situace regionu, jenž je s tímto podnikem silně svázán.

Pro Mladoboleslavsko je tedy typická velmi výrazná dominance jediného podniku – automobilky ŠKODA AUTO a.s. (Tab. 2, Tab. 3) – z hlediska zaměstnanosti, objemu produkce, investic a všech ekonomických ukazatelů. Většina významných firem patří do skupiny sub-dodavatelů automobilových dílů a příslušenství, z nichž většina dodává Škodě, ale existují zde i ryze exportně orientované firmy (Pavlínek, Janák 2007). K ekonomickým subjektům v sektoru služeb je možno dodat, že jejich kvalita a množství za socialismu silně pokulhávala, nevznikala zde žádná obchodní centra a jednotlivé prodejny byly hlavně na sídlištích omezeny na přízemí panelových domů. Od 90. let se tato situace i v důsledku ekonomických změn v Česku značně vylepšuje. Tyto prodejny (zejména obchody s potravinami, textilem a obuví) se přesunuly hlavně do periferie měst a pomohly tímto vybudovat i lepší dopravní infrastrukturu v okolí těchto měst.

Tab. 2: Ekonomické subjekty podle počtu pracovníků ve vybraných ORP v roce 2010

	počet ekonomických subjektů na 1000 obyv. (2008)	počet ekonomických subjektů celkem	počet zaměstnanců						
			100 - 249	250 - 499	500 - 999	1 000 - 2 499	2 500 - 2 999	5 000 - 9 999	10 000 a více
Česko	245	2 637 551	4 199	1 221	584	259	68	22	11
Středočeský kraj	239	307 761	359	116	44	23	1	2	1
<b>ORP Mladá Boleslav</b>	<b>216</b>	<b>24 534</b>	<b>30</b>	<b>17</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
ORP Kladno	210	25 697	37	15	7	2	0	0	0
ORP Pardubice	244	31 788	56	25	5	3	1	0	0
ORP Plzeň	286	57 712	96	39	10	5	2	0	0
ORP Most	189	14 806	26	7	9	0	0	0	0
ORP Ostrava	219	76 491	119	47	25	19	5	1	1

**Zdroj:** VDB ČSÚ - Ekonomické subjekty podle počtu pracovníků, RIS

V Tab. 3 jsou uvedeni největší zaměstnavatelé v rámci s.o. ORP Mladá Boleslav k červenci 2011, u nichž se uvádí, jaká činnost v subjektu převažuje. Na prvním a zároveň nejvýznamnějším podniku v tabulce je závislé celé Mladoboleslavsko. ŠKODA AUTO a.s. zaměstnává 18 355 lidí v závodu Mladá Boleslav (bez agenturních pracovníků) (Výroční zpráva ŠKODA AUTO 2010). Tab. 3 též ilustruje silnou pozici výroby automobilových dílů na Mladoboleslavsku i zastoupení velkých firem

poskytujících služby automobilovému průmyslu (personální agentura, nákladní doprava a skladování).

Tab. 3: Největší zaměstnavatelé v ORP Mladá Boleslav 2011

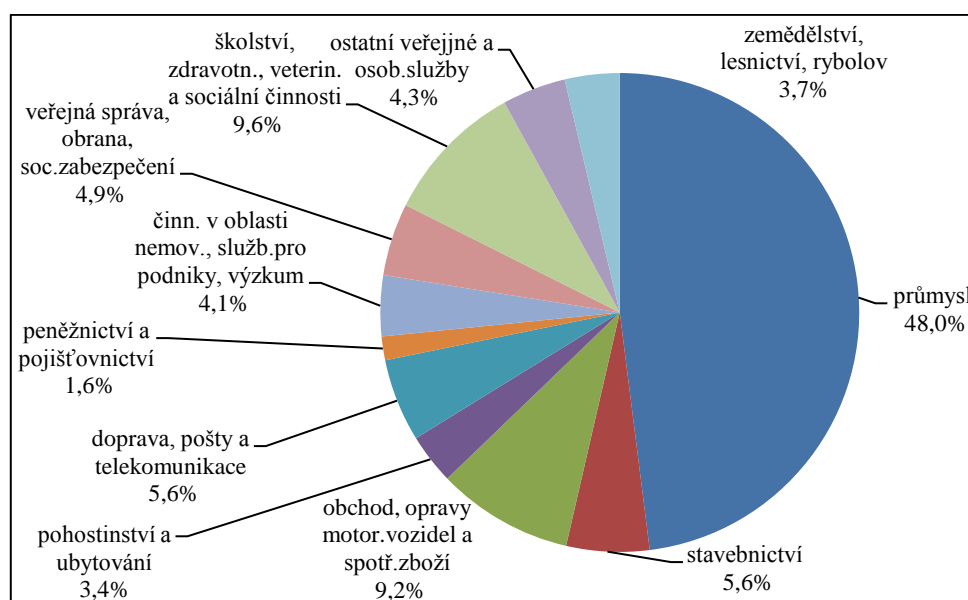
Název	Převažující činnost	Kategorie počtu zaměstnanců
ŠKODA AUTO a.s..	výroba motorových vozidel	více než 10 000
Oblastní nemocnice MB, a.s.	Zdravotnictví	1500 – 1999
TRW-Carr s.r.o.	výroba dílů a příslušenství motorových vozidel	1500 – 1999
ARIETE-MB s.r.o.	personální agentura	500 – 999
Faurecia Interior Systems Bohemia s.r.o.	výroba plastových komponentů pro interiéry automobilů	500 – 999
Psychiatrická léčebna Kosmonosy	zdravotní péče	500 – 999
TFN s.r.o.	čištění budov a zařízení	500 – 999
M.Preymesser logistika, spol. s r.o.	nákladní doprava, skladování	500 – 999
Faurecia Exhaust Systems s.r.o.	výroba výfukových systémů	500 – 999

**Zdroj:** ČSÚ, RES

Důsledkem mimořádně vysoké koncentrace nadnárodních firem v automobilovém průmyslu a dodavatelském sektoru v s.o. ORP Mladá Boleslav je velmi vysoký podíl sekundéru na zaměstnanosti i nízká míra registrované nezaměstnanosti (ČSÚ 2001). V roce 2010 byla v tomto mikroregionu míra registrované nezaměstnanosti 6,55 % (VBD ČSÚ 2010) oproti 10,7 % na úrovni Česka (ČSÚ 2010), ačkoliv tato míra nezaměstnanosti patřila v mikroregionu k dosud nejvyšším dosaženým.

Okres (nikoli ORP) Mladá Boleslav dosahuje v rámci Česka nadprůměrné mzdy (16 799 Kč – index 114, 8). V roce 2001 vynikal hned po Praze (20 793 Kč – index 142,1), kdy v ČR byla průměrná mzda 14 633Kč (index 100 – ČSÚ, Hampl 2005). Průměrná mzda v průmyslu, která je podle EAO (48 %, viz Obr. 4) v odvětví zde nejvíce zastoupena, byla v ORP Mladá Boleslav (24 289 Kč – ČSÚ 2005) nejvyšší ve Středočeském kraji a druhá nejvyšší v rámci Česka po Praze (26 659 Kč – ČSÚ 2005). V ten samý rok průměrná mzda v průmyslu ČR dosahovala 18 345 Kč. Z vyšších příjmů vyplývají větší ekonomické možnosti, jež mohou vysvětlovat celorepublikově o 60 % vyšší přirozený přírůstek (3,6 na 1000 obyv., RIS 2008) a značný problém s výstavbou nových domů v suburbánních zónách.

Obr. 4: Struktura ekonomicky aktivního obyvatelstva podle odvětví



Zdroj: SLDB 2001

Tab. 4: Charakteristiky zaměstnanosti v porovnání s vybranými oblastmi

	Míra registrované nezaměstnanosti  2010 (%)	Přímé zahraniční investice  2008 <sup>1</sup> (%)	podíl zaměstnaných (%) 2001		
			Primer	Sekundér	Terciér
Česko	10,7	100	4,2	39,7	56,1
Středočeský kraj	9,4	10,5	5,3	40,0	54,6
<b>ORP Mladá Boleslav</b>	<b>6,5</b>	<b>4,9</b>	<b>3,7</b>	<b>53,6</b>	<b>42,7</b>
ORP Kladno	10,2	0,5	1,6	34,3	64,1
ORP Pardubice	7,7	0,9	2,4	38,6	59,0
ORP Plzeň	8,0	1,7	1,3	37,0	61,8
ORP Most	15,8	1,9	1,7	43,6	54,6
ORP Ostrava	12,5	5,2	0,8	39,0	60,2

**Zdroj:** VBD ČSÚ, ČSÚ, ČNB, vlastní výpočty

Důležitým faktorem územních změn je velký příliv PZI po roce 1989, který souvisel s privatizací Škoda Auto automobilkou Volkswagen (VW) a zakládáním dodavatelských firem na území Mladoboleslavska. Z hlediska kumulativní výše PZI je Mladá Boleslav na třetím místě za Prahou a Ostravou. Vysoká pracovní atraktivita Mladé Boleslavi pro migranty i ekonomická atraktivita pro investice do automobilového průmyslu vytvořila velký tlak na zábor nových ploch pro průmyslové i rezidenční zóny, dopravní a technickou infrastrukturu a proměnila geografický obraz dojížděkových proudů na lokální, mikroregionální i krajské úrovni.

---

<sup>1</sup>Definice přímé zahraniční investice (PZI): „Přímá zahraniční investice odráží záměr rezidenta jedné ekonomiky (přímý investor) získat trvalou účast v subjektu, který je rezidentem v ekonomice jiné než ekonomika investor (přímá investice). Trvalá účast implikuje existenci dlouhodobého vztahu mezi přímým investorem a přímou investicí a podstatný vliv na řízení podniku. Přímá investice zahrnuje jak původní transakci mezi oběma subjekty, tak všechny následující kapitálové transakce mezi nimi a mezi afilovanými podniky, zapsanými i nezapsanými v obchodním rejstříku“ Podnik – přímá investice je dále definován jako „Podnik zapsaný nebo nezapsaný v obchodním rejstříku, v němž zahraniční investor vlastní 10 a více procent akcií (podílu) nebo hlasovacích práv u zapsaného podniku nebo ekvivalent u nezapsaného podniku.“ (ČNB 2005)

## 5. Historický vývoj průmyslu na Mladoboleslavsku

Historický vývoj průmyslu na Mladoboleslavsku je popsán ve třech základních etapách, v nichž proběhly nejvýznamnější transformace průmyslové výroby s významnými dopady na sídelní systém, životní prostředí a urbanistické změny města Mladé Boleslavi – preindustriální období a průmyslová revoluce v 19. a 1. polovině 20. století, socialistická industrializace v letech 1948-1989 a příliv přímých zahraničních investic v souvislosti s liberalizací a privatizací českého průmyslu od počátku 90. let 20. století.

### 5.1 Vývoj pre-industriální a za průmyslové revoluce

Vývoj pre-industriální je pro účely této práce relevantní sledovat od 15. století, kdy začaly na území tehdejšího Rakouska vznikat malé manufaktury. České země zasáhl rozmach manufaktur zejména na přelomu 17. – 18. století. Jedna z prvních manufaktur, přechodový mezistupeň mezi tovární a řemeslnou výrobou, se nacházela na území regionu Mladoboleslavska, konkrétně v Bělé pod Bezdězem, kde byla založena valcha, v dnešním slova smyslu papírna. Dnešní Papírny Bělá a.s. uvádějí počátek výroby s rokem 1696 (Beneš 1997).

V průběhu 19. stol. proběhla na našem území průmyslová revoluce. Manuální práce byla nahrazena průmyslovou strojní výrobou a zároveň s rozvojem továren rostla i ekonomika. Začínalo se s tradičními odvětvími průmyslové výroby, dnešním spotřebitelským průmyslem, konkrétně s odvětvím textilním. Dále pak následovaly cukrovary, pivovary, mlýny v potravinářském odvětví a drobný průmysl. Samozřejmě nelze nezmínit dnes nejvýznamnější průmyslovou výrobu, jejíž tradici zde založili pánové Václav Laurin a Václav Klement na přelomu 19. a 20. stol. Laurin a Klement začínali s opravami a pozdější výrobou jízdních kol, od kterých později přešli k produkci motocyklů a automobilů (Beneš 1997, 2001).

Textilní průmyslové podniky, proslavené nejen u nás, ale i ve světě, byly na Mladoboleslavsku dvě. Jedna z nich byla založena nedaleko zámku v Kosmonosích. Výrobní prostory brzy nedostačovaly a tak musel být vystavěn nový areál na „zelené louce“ na břehu Jizery v Josefově Dole. Nakonec zde bylo postaveno více než 30 budov. Po roce 1948 byl podnik znárodněn a zařazen do velkopodniku Tiba Dvůr Králové nad Labem.

Druhá významná textilka v Mladé Boleslavi byla postavena na předměstí města v lokalitě Pták poblíž řeky Jizery. V roce 1858 měla výroba pět hlavních a sedm vedlejších budov. Později byla rozšířena o přádelnu na česanou přízi – Česanu, kde dnes

sídlí vývojové centrum Škody Auto. Na začátku 20. stol. prožívala textilka úspěšné období, ale později se také potýkala s odbytovými problémy. Ještě relativně úspěšná byla i v období 2. světové války, krátce po ní byl podnik znárodněn a později pak postupně zrušen a jeho majetek přidělen několika různým průmyslovým subjektům (Beneš 1997, 2001).

Stejně jako textilní průmysl se na Mladoboleslavsku rozmohl průmysl potravinářský, a to hlavně v podobě cukrovarnictví a pivovarnictví. První cukrovar v mikroregionu nechal postavit v roce 1831 majitel dobrovického panství Anselm Thurn – Taxis. Patřil k největším ve svém oboru v celé monarchii a zaměstnával na 500 pracovníků (Beneš 1997, 2001). Na začátku 20. let 20. stol. proběhla další modernizace podniku. Od roku 1923 byl součástí koncernu „Ústecká rafinerie cukru“. Vzhledem k vhodným klimatickým podmínkám pro pěstování cukrové řepy byly postaveny i další cukrovary v regionu: v Dolním Cetně, který jediný mohl velikostí a objemem zpracované cukrovky konkurovat dobrovickému cukrovaru, další menší ve Starých Benátkách, v Dolním Bousově a v roce 1871 v Čejetičkách, Brodcích nad Jizerou a na Vlkavě (Beneš 2001).

Postupem času blíže k 20. století se v regionu začínají uplatňovat i odvětví dnešního těžkého průmyslu, konkrétně strojírenského. V roce 1895 vzniká firma Laurin & Klement (dále L&K), která se původně věnovala opravě a výrobě jízdních kol. Firma se rychle rozrůstala, jak počtem dělníků, tak plošně, a brzy se nevešla do původně pronajatého domu. Proto byla v roce 1898 postavena první budova továrny, která měla 1 100 m<sup>2</sup> a pracovalo zde 41 lidí. V roce 1905, kdy se zde přestala vyrábět jízdní kola, již měli Laurin a Klement připravený první automobil Voiturett typ A. Továrna motorových kol a vozů v Mladé Boleslavi se stala největší a nejstarší speciální výrobou motorových kol v Rakousku, kde v roce 1905 pracovalo 350 dělníků. Velká část produkce v té době již směřovala do světa. V roce 1907 se soukromý podnik stal akciovou společností. V období první světové války se dál továrna rozšířila (až na 31 000 m<sup>2</sup>) a zaměstnávala 1 715 lidí, kteří v tomto období vyráběli sanitní a nákladní vozy, motorové pluhy, těžké soustruhy, frézky a brusky pro rakouskouherskou armádu. Po první světové válce byla továrna připravena na výrobu automobilů, ovšem chyběla po nich poptávka. Oživení přišlo teprve s fúzí s plzeňskou Škodovkou, čímž byl zajištěn kapitál pro delší období. Zároveň vzrostl zájem o osobní automobily, zvýšil se počet zaměstnanců, aby na začátku roku 1939 ve firmě pracovalo 5 801 zaměstnanců. Po okupaci byl podnik začleněn do zbrojního koncernu, kde běžel válečný program, podle něhož byla upravena výroba. Na konci války zde pracovalo 9 tisíc zaměstnanců.

Očekávané období rozkvětu nenastalo, protože firma byla znárodněna a přejmenována na Automobilové závody národní podnik (AZNP) (Herčík Králík, 2005).

Tab. 5: Vývoj počtu zaměstnanců a ploch automobilky v letech 1895 – 1929

	1895	1900	1905	1920	1925	1929
pracovní plocha (m <sup>2</sup> )	120	1 100	9 500	58 000	60 000	215 000
počet zaměstnanců	7	68	495	1 470	1 800	4 250

**Zdroj:** Kolektiv autorů: Mladá Boleslav od minulosti k dnešku. Mladá Boleslav, Městský národní výbor, 1974, s. 343. In: TOŠOVSKÁ, P. (2009): Socioekonomický a urbanistický vývoj Mladé Boleslavi. Bakalářská práce. Katedra geografie. Olomouc, s. 23.

„Společnost pro všeobecnou výrobu akumulátorů a.s.“ (pozdější AKUMA) byla založena v roce 1903 v areálu mladoboleslavského lihovaru (AKUMA).

Mladoboleslavský region je tradičním průmyslovým regionem, který se počal vyvíjet již krátce po propuknutí průmyslové revoluce v tehdejší Rakousku. Jak již bylo zmíněno výše, první průmyslové podniky, které na Mladoboleslavsku vznikly, byly textilní a potravinářské. Tato odvětví byla ještě silně propojena se zemědělskou činností v regionu. Z těchto podniků příliš mnoho do současnosti nepřežilo z několika důvodů uvedených níže, ale ovlivnily prostorovou a funkční strukturu města Mladá Boleslav do dnešní doby.

Pravý boom rozvoje průmyslové výroby ovšem nastal na přelomu 19. a 20. století s nástupem automobilového průmyslu a dalších dodavatelských podniků v okolí. Rozšiřováním podniků a budováním nových byla samozřejmě zabrána zemědělská půda v okolí samotného města, zvyšující počet pracujících bylo nutné někde ubytovat, případně zajistit pravidelnou autobusovou či vlakovou dopravu, která současně vedla ke zlepšení dopravní infrastruktury města. Ta byla důležitá i pro vývoz produktů z podniků, proto většina z nich měla nejprve napojení na železnici, posléze i na místní silniční komunikace.

V průběhu let 1845 – 1948 vzrostla zastavěná plocha o 55 % a o necelých 20 % zvětšily svou rozlohu ostatní plochy. Využití plochy v okrese ovlivnil rozvoj tradičních průmyslových podniků a urbanizačních aktivit. Největším příkladem té doby je vznik a rozvoj automobilky Škoda (viz Tab. 5).



## 5.2 Vývoj v letech 1948–1989

Socialistická industrializace po roce 1948 byla charakteristická znárodněním průmyslových podniků, centrálním plánováním rozmístění i specializace výrobních aktivit a preferencí těžkého průmyslu souvisejícího se zbrojním komplexem (průmysl paliv, hutnický, těžké strojírenství, základní chemie). V tomto období díky méně náročnému východnímu trhu a neexistenci konkurenčního prostředí došlo ke snížení, podniky ztratily efektivitu, kvalitu a méně se věnovaly vědeckotechnickému rozvoji, což mělo za důsledek nejen ztrátu kvality, ale také ekonomického potenciálu řady firem, které se před rokem 1948 mohly srovnávat s vyspělými zeměmi Evropy. Některé tradiční podniky byly sloučeny s jinými či dokonce zanikly (Kopačka 2004).

Na Mladoboleslavsku byly znárodněny tradiční podniky, které zároveň prošly reorganizacemi a změnami. Mezi nimi byly i jedny z největších firem regionu: Papírny Bělá byly začleněny do Severočeských papíren (SEPAP), cukrovar v Dolním Bousově byl postupně nahrazen podniky Strojtex, Technolen a Vojenský opravárenský závod (stránky města Dolní Bousov), textilka v Josefově Dole byla začleněna pod Tibu Dvůr Králové nad Labem, AKUMA pod n.p. Pražské akumulátory (Beneš 2001).

Velký rozvoj v padesátých a šedesátých letech zaznamenaly AZNP, kdy byly uvolněny prostředky na investice do výroby nového automobilu. Na „zelené louce“ (80 ha) bylo následně vybudováno 40 nových objektů, z nichž některé byly v té době největší v Československu. Cílem investic bylo zvýšení denní kapacity výroby, která se musela vybavit novou moderní technologií. Ve své době patřila k nejmodernější v Evropě. Ke konci 60. let však již automobilka díky chybějícím investicím a inovacím zaostávala za konkurencí ze západu. Ekonomika firmy se vyvíjela spíše extenzivně. I přes vedoucí postavení na východním trhu poznamenala i mladoboleslavské závody stagnace hospodářského systému na počátku 70. let. Tato situace se zlepšila až výrobou nové modelové řady Škoda Favorit v roce 1987 (Herčík, Králík 2005).

Rozvoj průmyslové výroby v Mladé Boleslavi spolu přinesl i významný nárůst počtu obyvatel, díky čemuž vznikly problémy s nedostatečným tempem bytové výstavby. Zástavby se držely po obvodu města, v 60. letech se postavily montované panelové domy na východní straně města a v 70. letech se stavěly byty pro zaměstnance automobilky v severní části města směrem ke Kosmonosům, kde vyrostlo sídliště Severní město (Tošovská 2009).

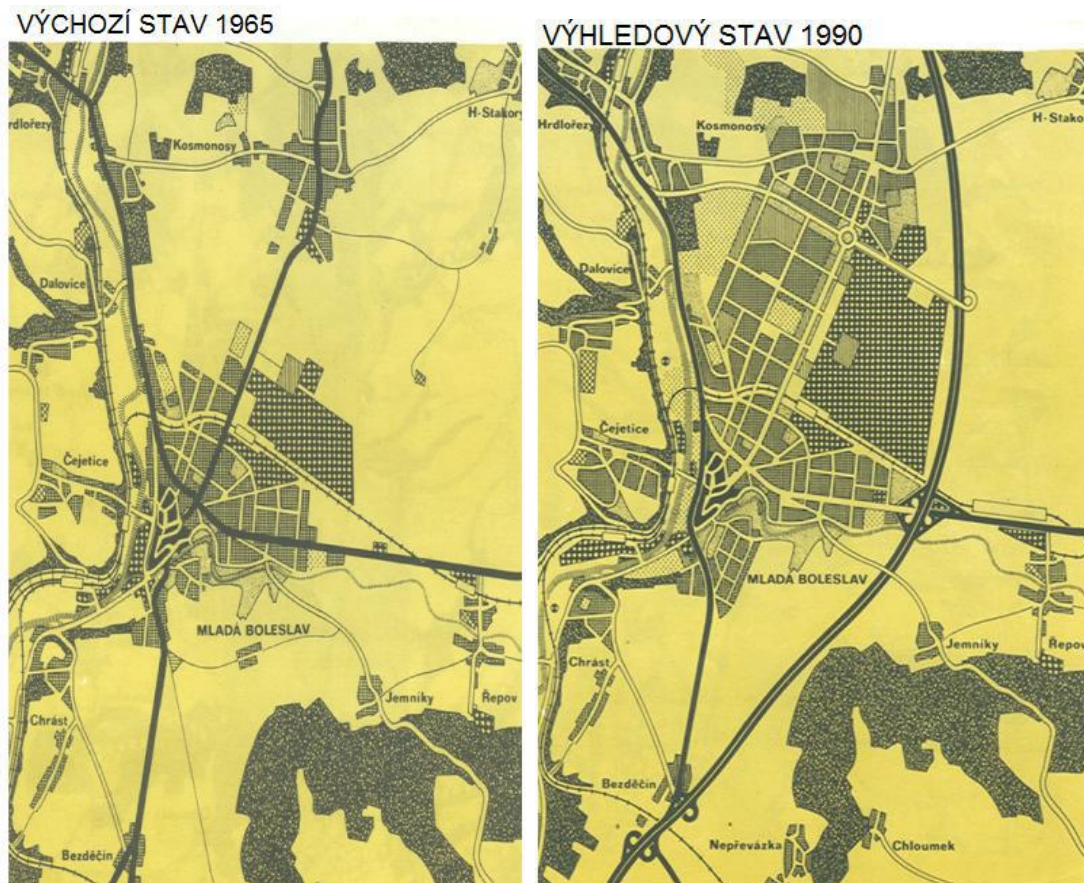
Složité politický i ekonomický život během 40 let vládnutí jedné strany vedl ke změnám nejen ve směřování podniků směrem na východ, ale k celkové změně rázu města Mladá Boleslav. Dříve město s dominujícím průmyslem, leč poměrně pestrým, se

změnilo na město, jehož devízou byla jedna jediná velká továrna, na kterou bylo sice navázáno mnoho dalších, jenže s minimálním významem a produkcí. Prudký růst zájmu o automobily způsobil vysoký nárůst populace a zvětšení ploch závodu Škoda. Vzhledem k těmto důvodům muselo dojít i ke strukturálním změnám vzhledu města jako takového. Na periférii starého města se postupně s vysokou rychlostí nalepovaly panelové domy, z dnešního pohledu nevalné úrovně, které v těchto letech ovšem bohatě zajišťovaly ubytování nejen stálým, ale i školícím se pracovníkům.

Zároveň záběr půdy pro rozšiřování AZNP znamenal pro město razantní změnu. V těchto letech již podnik zabíral téměř třetinu plochy města, čímž byly založeny základy pro výstavbu tzv. města ve městě. Infrastruktura uvnitř podniku je skutečně podobná infrastrukturám středně velkého města. Většina ze staveb v této době vzniká na zelené louce za městem a postupně navazuje na právě postavenou rychlostní silnici R10.

Mezi roky 1948 - 1990 se zastavělo obytnými plochami kolem 570 ha, což znamená 30% nárůst zastavěné plochy v okrese Mladá Boleslav. Ostatní plochy (skladiště, dílenské prostory, dopravní a manipulační plochy aj.) zaznamenaly zvýšení za 40 let o 60 % neboli o 4 812 ha. Důvodem změny využití plochy byla především industrializace a bytová výstavba na „zelené louce“.

Obr. 5: Zástavba města roku 1965 a 1990



**Zdroj:** Archiv Ing. arch. Jiřího Podolského, In: TOŠOVSKÁ, P. (2009): Socioekonomický a urbanistický vývoj Mladé Boleslavi. Bakalářská práce. Katedra geografie. Olomouc, s. 54.

### 5.3 Vývoj v transformačním období od roku 1989

Transformace českého hospodářství po roce 1989 měla tři základní fáze (Kopačka 2011). První fází bylo období do roku 1997, pro které byly typické hluboké strukturální změny vyplývající ze zániku trhu RVHP, liberalizace cen, privatizace a zostření konkurence v důsledku narůstajícího dovozu ze západní Evropy. Po prudkém poklesu výrobních kapacit a zaměstnanosti v průmyslu na počátku 90. let došlo k postupné stabilizaci a oživení ekonomického růstu.

Druhou fází lze vymezit zavedením zákona o podpoře investičních pobídek v roce 1998 a vstupem Česka do Evropské unie (EU) v roce 2004. V tomto období došlo k masivnímu přílivu přímých zahraničních investic (PZI). Pro třetí fázi trvající do propuknutí hospodářské krize v Česku v polovině roku 2008 byl typický rychlý růst ceny výrobních faktorů a tedy postupné snižování tempa zakládání a expanze výrobních a montážních závodů nadnárodních korporací, jejichž vstup do Česka byl motivován primárně cenovými faktory (Kopačka 2011).

Velkou obměnu po roce 1989 zaregistrovala v Česku sektorová struktura zaměstnanosti, pro níž byl typický pokles zaměstnanosti v sekundéru, což vedlo k růstu nezaměstnanosti a v českém kontextu k nižší transformační úspěšnosti zejména regionů specializovaných na těžký průmysl (Karlovarský, Ústecký a Moravskoslezský kraj) (Hampl 2005). Následkem útlumu těžkého průmyslu (hlavně těžebního a hutnického) a tradičních odvětví průmyslu lehkého (textilní, oděvní a kožedělný, částečně potravinářský průmysl – např. cukrovary) vznikla velká řada brownfields. Naopak se díky přílivu PZI začaly rozvíjet nové obory zpracovatelského průmyslu s vyšší technologickou náročností a vznikat průmyslové zóny na „zelené louce“ (tzv. greenfields) (Kopačka 2011).

Mladoboleslavsko většině záporných vlivů transformace uniklo díky rozvoji automobilového průmyslu, do kterého vstoupil zahraniční investor – německý koncern Volkswagen (Pavlínek 2003). Mladá Boleslav ani nezaznamenala velký pokles zaměstnanosti v průmyslu. V roce 1996 dokonce zaměstnávala 48,3 % ekonomicky aktivních v tomto oboru, což bylo nejvyšší procento za okresy v ČR (Toušek 2000).

Jedinou možností zachování konkurenceschopnosti Škody Auto byla privatizace do rukou silného zahraničního investora. V roce 1991 byla smlouva podepsána s Volkswagem (VW), který provedl rozsáhlou restrukturalizaci a modernizaci výrobních operací nejen Škody Auto, ale také v široké síti českých sub-dodavatelských firem, které se musely přizpůsobit striktním kvalitativním standardům VW (Pavlínek 2002). Okres Mladá Boleslav se tak v první fázi transformačního období stal velmi významným absorbentem PZI (1991 – 40 %, 1996 – 20 % z celkového objemu PZI v Česku – viz Herčík 2005; Škoda 2010). Prováděla se modernizace výrobních budov a stavěly se nové haly na výrobu nových automobilových modelů. V roce 1999 byla otevřena nová svařovna na 4,5 ha, dále také nové konstrukční centrum a ke konci roku největší logistický areál v ČR, který byl postaven v průmyslové zóně Mladá Boleslav – východ na 8 ha a stále se rozrůstá. Již v roce 1995 patřilo společnosti VW 70 % firmy a v roce 2000 se stává jediným vlastníkem společnosti Škoda Auto a.s. (Herčík, Králík 2005; ŠKODA AUTO a.s. 2011).

Další velký boom zaznamenalo Mladoboleslavsko přílivem zahraničních subdodavatelů firmy Škoda, kteří se postupně rozvíjeli a umísťovali své podniky do okolí automobilky. Spolu s příchodem subdodavatelů začaly vznikat a rozšiřovat se průmyslové zóny v blízkosti města. To poznamenalo i výsledky rozdílu počtu subjektů v roce 1989 a 2006, kdy narostl počet průmyslových podniků téměř o 60 %, přičemž významnější byl nárůst zaměstnanosti v průmyslu, který šel proti celkovému trendu

deindustrializace (viz Tab. 6). V Česku v roce 1989 pracovalo 2,1 mil. lidí v průmyslu, ale v roce 2002 zde bylo evidováno o 600 tis. zaměstnanců méně (Kopačka 2004).

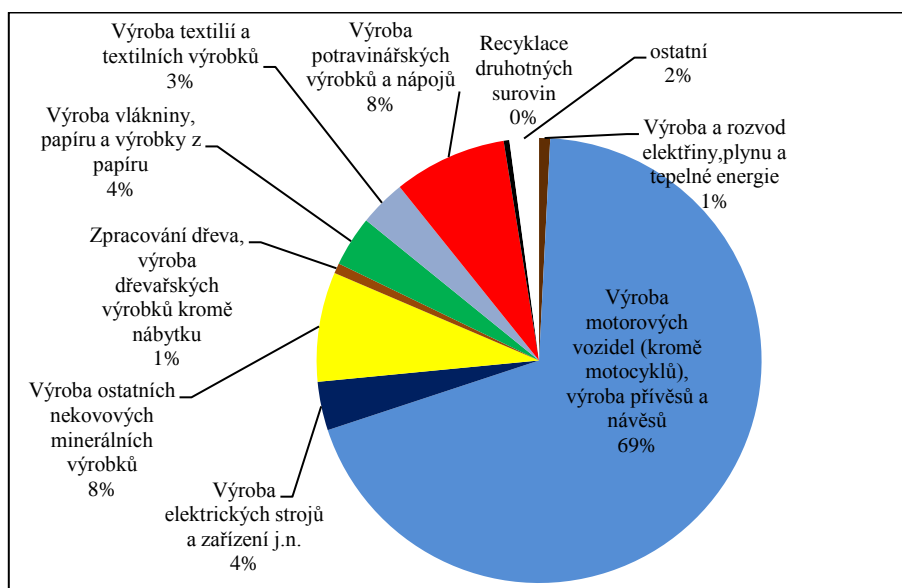
Tab. 6: Velikostní struktura průmyslu v ORP Mladá Boleslav

	1989	2006
<b>Počet zaměstnanců v průmyslu</b>	22 538	29 831
<b>Počet průmyslových subjektů</b>	37	87
<b>Počet zaměstnanců na jeden průmyslový závod</b>	609	343

**Zdroj:** ČSÚ (Pracovníci a mzdové fondy za rok 1989, Průmysl za místní jednotky 2006), vlastní výpočty

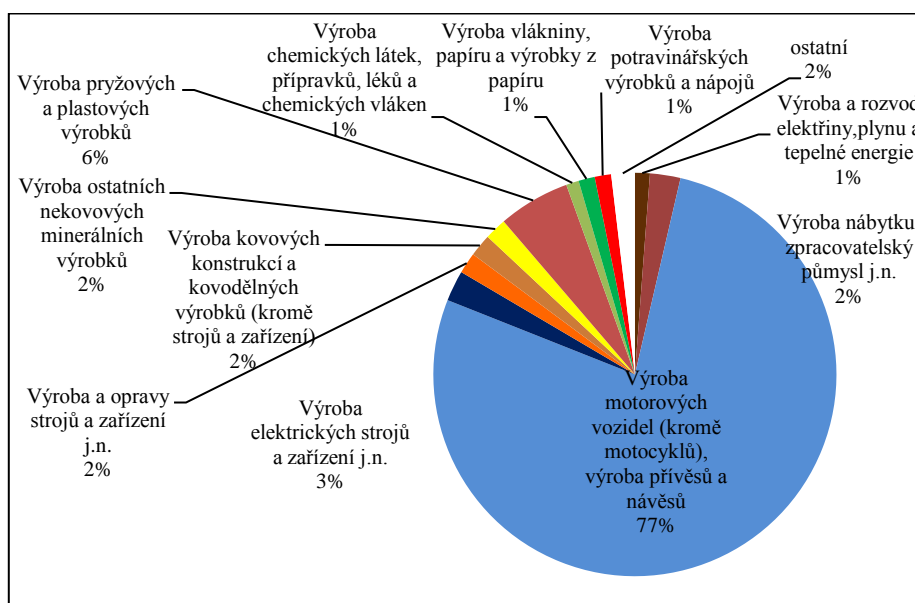
Některé tradiční průmyslové podniky na Boleslavsku (spadající většinou do kategorie lehkého průmyslu) odkoupil investor a firmy (Dobrovický cukrovar – Tereos od roku 1992, Mlékárny Čejtičky, spol. s.r.o. od 1993, mlýny – Boleslavské mlýny s.r.o. a Unimills od roku 2003) se rozvíjejí a produkují dodnes. Výjimkou z těchto firem je textilka v Josefově Dole, která patřila pod podnik Tiba, který zde ukončil svou činnost v roce 1999 a zánik cukrovarů (mimo dobrovického) a pivovarů (kromě pivovaru Podkováň). Následující dva grafy (viz Obr. 6, Obr. 7) naznačují podíl počtu zaměstnanců v průmyslu podle odvětví OKEČ v letech 1989 a 2006 a potvrzují skutečnost zániku firem. Z grafů lze vyčíst významný pokles zaměstnanců ve výrobě potravinářských výrobků a nápojů a zároveň úplné vymizení textilního průmyslu, který byl nahrazen výrobou dílů pro automobilový průmysl.

Obr. 6: Podíl počtu zaměstnanců v průmyslu podle odvětví OKEČ v roce 1989



Zdroj: ČSÚ (Pracovníci a mzdové fondy za rok 1989), vlastní výpočty

Obr. 7: Podíl počtu zaměstnanců v průmyslu podle odvětví OKEČ v roce 2006



Zdroj: ČSÚ (Průmysl za místní jednotky 2006), vlastní výpočty

V období 1990 – 2000 se využití ploch tak velkou měrou jako za socialismu nezměnilo, ale přece jen se zvětšila zastavěná plocha o 122 ha, což je především důsledkem procesu rezidenční suburbanizace. I přes rozvoj nových subdodavatelských firem a potřeby více dopravních komunikací mají ostatní plochy jen o pouhých 36,5 ha více, a to zřejmě z toho důvodu, že došlo k ovlivnění rekategorizací v některých oblastech. Odborníci (Bičík, Jeleček 2009) jsou názoru, že k porovnání je deset let příliš krátká doba.

Do roku 1989 nemůžeme mluvit o Mladé Boleslavi a ostatních městech v s.o. ORP Mladá Boleslav jako o průmyslových zónách na zelené louce v dnešním slova smyslu. Většina z průmyslových podniků regionu sídlila v intravilánu města, tudíž se jen obtížně rozšiřovaly na zemědělské půdě, snad kromě samotné Škody Auto (Herčík, Králík 2005). V období od 90. let do současnosti vyrostlo v okolních obcích velké množství greenfields, které ve své podstatě nahradily dříve neexistující průmyslové zóny (vlastní pozorování). Zároveň zabraly velkou plochu zemědělské půdy (Databáze dlouhodobých změn využití ploch Česka). Jednalo se především o podniky navazující na automobilový průmysl. Dalším velmi expandujícím podnikem, i když jiného zaměření, je cukrovar v Dobrovici, nedávno přejmenovaný z Cukrovary a lihovary TTD a.s. na Tereos TTD, který své spektrum výroby rozšířil i na výroby bioethanolu z řepky olejky (Tereos TTD 2011).

Nejvyšší intenzita výstavby „na zelené louce“ byla zaznamenána na zemědělské půdě obcí Řepov, Plazy, Kosmonosy a Bezděčín. K těmto obcím byly zároveň vybudovány komunikace lepší kvality, kvalitní inženýrská infrastruktura. Zároveň v okolí nových podniků nechalo vystavět město nákupní centra, čímž byla zajištěna lepší potravinová a spotřební obslužnost města Mladá Boleslav a okolí (vlastní pozorování).

## 6. Geografické aspekty rozvoje průmyslu Mladoboleslavska

Vzhledem ke stanoveným cílům a výzkumným otázkám se v rámci charakteristiky geografických aspektů rozvoje průmyslu na Mladoboleslavsku po roce 1989 věnují zejména problematice využití ploch, zakládání nových „greenfield“ průmyslových zón za současného vzniku brownfields v intravilánu města, dopadu přílivu PZI do průmyslu na prostorový vzorec a intenzitu nákladní dopravy a dojížděky za prací.

### 6.1 Využití ploch

Jak již bylo nastíněno v kap. 5, využití půdy se na Mladoboleslavsku v důsledku několika vln industrializace během posledních 150-ti let významně změnilo. Výměra zemědělské půdy se v období 1845-2000 snížila o 8,3 %, neboť došlo k výraznému nárůstu podílu ostatních ploch. Od roku 1989 do roku 2000 došlo již také k navýšení výměry zastavěných a ostatních ploch (v řádu desetin procentních bodů), za pouhých 10 let je však tento nárůst poměrně významný. Nejrozsáhlejší tempo výstavby v tomto období bylo zaznamenáno v případě rezidenčních čtvrtí rodinných domů a průmyslových zón. Desetiletý časový horizont je však pro porovnání příliš krátký a navíc téměř nezohledňuje expanzi průmyslové výroby na základě masivního přílivu PZI po roce 1998 (viz Obr. 8 a Tab. 7). Velké množství investičních projektů financovala agentura CzechInvest (viz Příloha 8). Podle map vývoje zastavěných a ostatních ploch v s.o. ORP Mladá Boleslav, které jsou v přílohách (Příloha 5, Příloha 6, Příloha 7), lze zřetelně identifikovat zóny s nejvyšší dynamikou rozšiřování zastavěných a ostatních ploch.

K podrobnějšímu rozboru vývoje využití ploch jsou důležité definice greenfields a brownfields: „*Greenfields*“ neboli český používaný název „*zelená louka*“ je termín, který se používá např. v případě rezidenční a komerční suburbanizace pro stavby vybudované na dříve nezastavěné, často zemědělsky využívané půdě. Pro firmy, které si staví haly na zelené louce, jsou greenfields průmyslové zóny výhodné z důvodu možnosti pozdější prostorové expanze, dobré dopravní dostupnosti, možnosti využít moderní technickou infrastrukturu a nižší finanční náročnosti spojené s revitalizací starých průmyslových areálů a odstraňování ekologických zátěží, resp. řešením vlastnických sporů. Jako brownfields „*označujeme nevyužitá a degradovaná plochy, na nichž již nejsou původní výrobní, dopravní nebo jiné aktivity, případně jsou silně potlačeny*“ (Hauptman, Kukal, Pošmourný, Němec 2009, s. 132). Lokalizace většiny



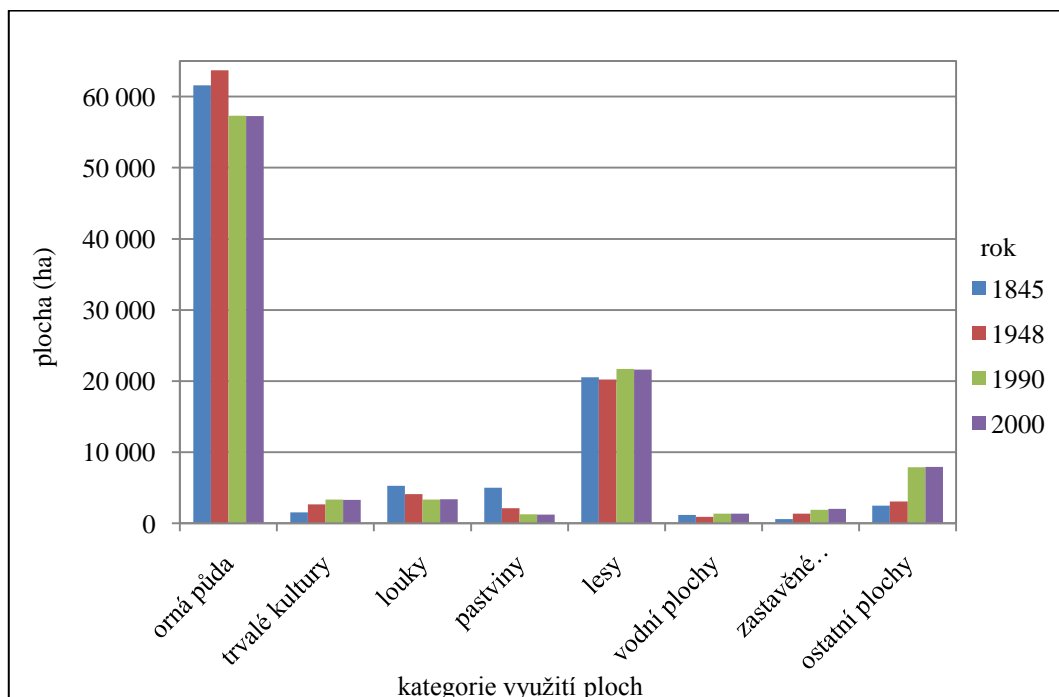
brownfields v intravilánech měst a vysoká administrativní, časová a finanční náročnost jejich revitalizace výrazně ztěžuje jejich využití pro výrobní aktivity.

Tab. 7: Využití ploch (v %) v okrese Mladá Boleslav za roky 1845, 1948, 1990 a 2000

	1845	1948	1990	2000
<b>Zemědělská půda</b>	<b>74,74</b>	<b>73,98</b>	<b>66,48</b>	<b>66,43</b>
- orná půda	62,69	64,86	58,38	58,34
- trvalé kultury	1,59	2,74	3,40	3,36
- louky	5,36	4,21	3,43	3,48
- pastviny	5,10	2,17	1,28	1,26
Lesy	20,89	20,59	22,11	22,02
<b>Jiné plochy</b>	<b>4,37</b>	<b>5,43</b>	<b>11,41</b>	<b>11,55</b>
- zastavěné plochy	<b>0,63</b>	<b>1,37</b>	<b>1,95</b>	<b>2,08</b>
- ostatní plochy <sup>1</sup>	<b>2,55</b>	<b>3,15</b>	<b>8,05</b>	<b>8,09</b>
- vodní plochy	1,19	0,91	1,40	1,38

**Zdroj:** Databáze dlouhodobých změn využití ploch Česka, vlastní úpravy

Obr. 8: Využití ploch (v ha) v okrese Mladá Boleslav za roky 1845, 1948, 1990 a 2000



**Zdroj:** Databáze dlouhodobých změn využití ploch Česka, vlastní úpravy

### 6.1.1 Nové průmyslové zóny

V okolí Mladé Boleslavi se v důsledku přílivu PZI a expanze Škody Auto (jakožto významného odběratele automobilových dílů) stále staví nové nebo se rozrůstají

původní průmyslové zóny. Velká část firem, které se tu nacházejí, začala vznikat během 90. let 20. stol. a na přelomu 20. a 21. stol. Nejnovější průmyslová zóna se začala rozvíjet v městské části Bezděčín. Největší průmyslovou zónou v Mladé Boleslavi je průmyslová zóna Mladá Boleslav – východ, jenž se rozkládá částečně i na katastrálním území Plazy a Řepov. Tato kapitola také analyzuje průmyslovou zónu na rozmezí Kosmonos a Mladé Boleslavi, v těsné blízkosti závodu Škoda Auto a.s. Další průmyslové zóny na Mladoboleslavsku se vyskytují např. u hlavního mladoboleslavského železničního nádraží v Čejetičkách či u měst Dobrovice a Benátky nad Jizerou nebo obce Nepřevázka. Seznam firem ve výše zmíněných průmyslových zónách uvádí tabulka (Tab. 8), jejich lokalizaci obrázek (Obr. 9).

Tab. 8: Přehled průmyslových zón v rámci s.o.ORP Mladá Boleslav

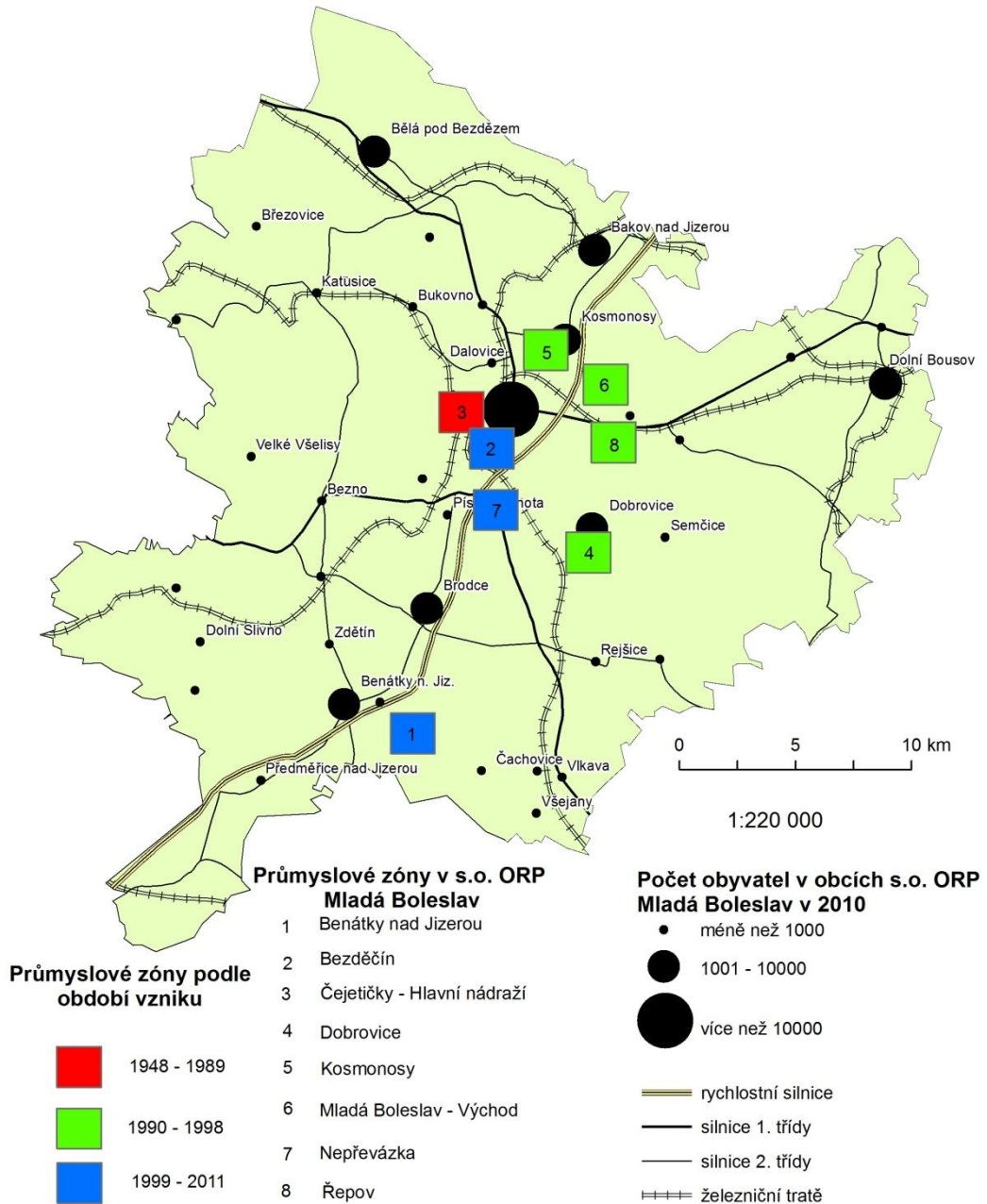
<b>Průmyslová zóna</b>	<b>Podniky</b>	<b>Výměra / využití (ha)</b>
Mladá Boleslav – východ	Faurecia Interior Systems Bohemia; Faurecia Emissions Control Technologies, Mladá Boleslav, s.r.o. ; Škoda Auto Parts Center; RECTICEL Interiors CZ s.r.o.; Dekoro s.r.o.; Proseat Mladá Boleslav s.r.o.; HP Pelzer Group	200/ 50
Řepov	M. Preymesser logistika, spol. s.r.o.; TRW-Carr s.r.o.; Schedl Automotive Systém Servise	
Kosmonosy	TRANSCENTRUM bus, s.r.o.; HOFA CZ s.r.o.; AUTOMOT a.s.; KOVOŠROT GROUP CZ a.s.; RAAB KARCHER STAVIVA, a.s.; BESTARING,s.r.o.; SCHINKMANN s.r.o.; Seco GROUP a.s.	46/ 37,25
Čejetičky–hlavní nádraží	Mlékárny Čejetičky, spol. s.r.o.; Accumalux M. B. s. r. o.; Logwin Air + Ocean Czech s.r.o.; LAURETA AUTO a.s.; IST group, s.r.o.; ABRASIV, akciová společnost; UNOCOM s.r.o	
Bezděčín	Trelleborg Automotive Czech Republic s.r.o.; UNO	
Nepřevázka	Würth; SAS Automotive; TI Group Automotive Systems; DHL	
Dobrovice	Zena a.s.; Mosolf Automobil logistik s.r.o.; Schnellecke Bohemia s.r.o.; SAT Automechanik und Logistik ČR s.r.o.; MZD; Hato	
Benátky nad Jizerou	Bilsing Automation Czech; Profika s.r.o.; Sumikei	27/ 25

**Zdroj:** RES, RIS, vlastní pozorování

Obr. 9: Průmyslové zóny podle období vzniku v regionu s.o. ORP Mladá Boleslav

# PRŮMYSLOVÉ ZÓNY PODLE OBDOBÍ VZNIKU

v regionu s.o. ORP Mladá Boleslav



Zdroj: ČSÚ, vlastní pozorování

### ***Průmyslová zóna – Mladá Boleslav – východ – výrobně obslužná zóna***

Největší průmyslová zóna v s.o. ORP Mladá Boleslav zaujímá 200 ha, pouze 50 % je využito. Proto je do budoucna možný a pravděpodobný její další rozvoj. Komerční zóna, která kombinuje průmyslovou výrobu, skladování, obchodní činnost a služby, má dobrou dopravní dostupnost (RIS 2007). První postavenou firmou zde byla Faurecia v roce 1996. Hlavní rozvoj zóny ovšem nastal až s přílivem PZI po roce 1998. Na území této zóny začaly vznikat podniky náročné na vstupní kapitálové investice, z důvodu dříve neexistující infrastruktury (dopravní síť, elektrifikace, vodovody, kanalizace atd.) Tato zóna vznikla na úkor zemědělské půdy. Další expanzi plánuje např. Škoda Auto Parts center do roku 2012 (Škoda Auto 2010).

Podniky průmyslové zóny – východ, v kterých byl proveden průzkum, jsou uvedeny v přílohách (Příloha 10, Příloha 11, Příloha 12).

### ***Řepov***

Menší průmyslová zóna, která sídlí v katastru obce Řepov, se nachází v blízkosti průmyslové zóny Mladá Boleslav – východ, od níž je oddělena prakticky jen silnicí I/16. Její rozloha je výrazně menší než u výše uvedené, ovšem podniky na jejím území byly založeny již na počátku 90. let 20. století. Zóna přímo navazuje na obytnou část obce Řepov, tudíž její zainvestování bylo méně finančně nákladné, neboť došlo pouze k revizi stávajících komunikací. Součástí je rovněž vlaková vlečka, což z této zóny dělá výjimku z ostatních uvedených, které nejsou na železnici napojeny.

Na pozemcích katastru této obce jsou lokalizovány podniky – M. Preymesser logistika, spol. s. r. o.; Schedl Automotive System Service a TRW-Carr s.r.o.(viz Příloha 10, Příloha 12).

### ***Průmyslová zóna – Kosmonosy***

Zóna, jejíž plocha se rozprostírá na 46 ha, z čehož 81 % je využíváno, se nachází na rozhraní Mladé Boleslavi a Kosmonos. Zóna leží na strategicky i dopravně značně výhodném místě, jelikož se nachází v blízkosti R10. Komunikace, která spojuje zónu s touto silnicí rychlostního typu, byla vybudována již před rokem 1989 jako cesta spojující areál Škody s R10. V posledních letech byla několikrát rekonstruována a rozšířena obchvatem. Firmy ležící v průmyslové zóně Kosmonosy se nacházejí po obou stranách komunikace. Jedná se většinou o firmy menší rozlohy s funkcí výrobní, skladovací a komerční. Ostatní infrastruktura vyžadovala další investice, které byly ovšem jen z části získány díky přílivu PZI. Jednalo se především o firmy, které dříve

sídlily v zastavěné oblasti uvnitř města, a pobočky firem z jiných měst. V plánování se uvažuje o rozšíření zóny severním a jihovýchodním směrem (za komunikaci R10), rozvoj závisí také na dopravním řešení (RIS 2007). Některé firmy, které zde provozují, jsou uvedeny v příloze (Příloha 13).

### ***Průmyslová zóna – hlavní nádraží Čejetičky***

Je nejstarší zónou v Mladé Boleslavi. Jedná se z části o tradiční průmyslovou zónu, která vznikla na konci 19. století, z části o nově vybudované stavby. Proto je tato zóna zařazena do nových průmyslových zón. Původní podniky, i když přejmenované a s jinými majiteli, zde stále ležící jsou Akuma (**FIAMM**) – výroba automobilových antén, **Mlékárny Čejetičky, spol. s.r.o.** a mlýny **UNIMMILS a.s.** Za areálem starého lihovaru (patřící Škoda Auto) se nachází v této části města i již výše zmiňované nové Technologické centrum Škoda a Česana.

### ***Průmyslová zóna – Bezděčín (Industry Park Bezděčín)*** (Příloha 14)

Tato zóna je nejmladší průmyslovou zónou v s.o. ORP Mladá Boleslav, kámen k založení byl položen v roce 2006 a již následující rok zde developerská firma **UNO** pronajímala 50 000 m<sup>2</sup> (Industry Park 2011). Průmyslové haly jsou připraveny k pronájmu firmě s potřebou výrobních, montážních a logistických ploch pro automobilový průmysl. V jedné ze čtyř hal, které zde leží, od roku 2007 sídlí firma **Trelleborg Automotive Czech Republic s.r.o.** Výroba izolačních a akustických dílů pro automobilový průmysl se rozkládá na 8 153 m<sup>2</sup>. Průmyslová zóna Bezděčín se pravděpodobně bude nadále rozvíjet, díky okolnímu volnému prostoru. V této zóně je rozveden infrastrukturní systém, který je ovšem do dnešní doby nevyužit. Jedná se pravděpodobně o důsledek globální ekonomické krize v roce 2008.

### ***Další průmyslové zóny***

V s.o. ORP Mladá Boleslav leží i další průmyslové zóny na „zelené louce“ - ***Nepřevázka, Dobrovice a Benátky nad Jizerou.***

#### ***6.1.2 Brownfields***

Pozorování ukázalo, že v Mladé Boleslavi nejsou žádné velké průmyslové brownfields, což dokládá též CzechInvest (2011). Tato agentura dokončila své vyhledávání lokalizací brownfields v roce 2007, její výsledky jsou veřejně dostupné na internetové adrese CzechInvest (Doležalová, Vejvoda 2008). Značnou zásluhu na tom, že se zde

nevyskytují brownfields, má Škoda Auto, která již některé staré zchátralé budovy revitalizovala. Beneš (2001) se zmiňuje, že na místě škodovácké Česany stávala významná textilka, jejíž původní budovy jsou zachovány. V roce 1999 postavila na místě staré slévárny automobilka novou stavbu Zákaznického centra Škoda (Herčík 2005). Další nejnovější stavbou Škody Auto je Technologické centrum, postavené v bývalém průmyslovém a skladovacím areálu Mototechny a podniku Bospor. V centru, v němž se provádí výzkum a vývoj, pracuje 300 zaměstnanců. Díky postavení Technologického centra, které se rozkládá naproti Česane přes řeku Jizeru, došlo ke zlepšení dopravní infrastruktury v této části města (ŠKODA AUTO 2011, vlastní pozorování). Škoda Auto odkoupila areál bývalého lihovaru a Akumy, z čehož můžeme vyvozovat další možné rozšíření technologického centra (Ekonom 2011). Prvním krokem firmy Škoda byla demolice komínu bývalého lihovaru, v areálu se nachází další polorozpadlé budovy původního lihovaru, které by bylo třeba odstranit. Areál lihovaru z části více než sto let využívala firma Akuma, která v roce 2009 ukončila výrobu baterií a již vyrábí pouze automobilové antény. Škoda Auto nerevitalizuje pouze průmyslové objekty, před čtyřmi lety vybudovala nové Vzdělávací centrum na Karmeli a při té příležitosti zrekonstruovala i několik historických budov, náležících k Vzdělávacímu centru (ŠKODA AUTO 2011).

V blízkosti Mladé Boleslavi se nachází též nevyužívaný průmyslový prostor - areál v Josefově Dole, kde je 42 budov rozložených na 7,4 ha. Areál býval do ukončení výroby v roce 1999 používán výrobním textilním podnikem TIBA. V průběhu dalších pěti let některé budovy využíval a zmodernizoval podnik Escorial s.r.o. Od roku 2005 jsou budovy nabízeny k využití skladovací plochy a parkoviště kamionů a karavanů. Objekt čeká na vhodného zájemce, který by navrhl účel realizace a zrekonstruování. Stávající haly je možné využít jako logistické prostory např. pro blízkého dodavatele Škoda Auto (Průmyslový areál Josefův Důl 2011).

Po cukrovaru v Čejetičkách žádný nevyužitý areál nezůstal, protože všechny cukrovary v Pojizeří byly zbourány.

## **6.2 Vliv ŠKODA AUTO a.s. na rozvoj města**

Automobilka, která se rozprostírá na 1/3 plochy města, má velký vliv na vývoj a proměny fyzické, funkční i sociální struktury Mladé Boleslavi. Mezi pozitivní stránky patří revitalizace městských částí a průmyslových brownfields, negativním dopadem je zejména zvyšování intenzity osobní a nákladní dopravy. Velkou hlučností a občasně kolony nezpůsobuje jen nákladní silniční doprava, ale také automobilová dojíždka za

prací. SWOT analýza Škoda Auto a.s. v tabulce (Tab. 9) ukazuje silné a slabé stránky vztahu mezi Škoda auto a.s. a s.o. ORP Mladá Boleslav v oblasti prostorové struktury a její příležitosti a hrozby.

Tab. 9 : SWOT analýza ŠKODA AUTO a.s.

<b>Vztah ŠKODA AUTO a.s. k s.o. ORP Mladá Boleslav</b>	
<p><b>Silné stránky</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• spolupráce mikroregionu (hlavně města Mladá Boleslav) a Škoda Auto</li> <li>• město MB známe jako sídlo podniku evropského významu</li> <li>• přítomnost firem v návaznosti na Škoda Auto</li> <li>• vznik průmyslových zón v s.o. ORP</li> <li>• dobrá dopravní dostupnost (R10 Praha – Liberec, pouze 50km od hlavního města</li> <li>• revitalizace města</li> </ul>	<p><b>Slabé stránky</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• potřeba dalších investic do infrastruktury</li> <li>• nabídka pozemků pro další rozvoj Škoda Auto a průmyslových firem</li> <li>• zátěžové špičky v dopravě</li> <li>• přibývání suburbanizačních zón</li> </ul>
<p><b>Příležitosti</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• poloha blízko hlavního města</li> <li>• rychlejší napojení na evropské struktury díky Škoda Auto</li> <li>• vyšší ekologické nároky EU</li> <li>• málo se vyskytující brownfields</li> <li>• větší investice do rozvoje města</li> </ul>	<p><b>Hrozby</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ústup automobilového průmyslu</li> </ul>

**Zdroj:** Bárta 2004, vlastní

### **6.2.1 Intenzita nákladní dopravy**

Zvýšená intenzita dopravy ovlivňuje život lidí na Mladoboleslavsku, což lze vyčíst z hlukových map, zejména v okolí silnice R10 a silnic I/38 a I/16 (Ministerstvo zdravotnictví ČR – hlukové mapy). Podle map intenzity dopravy v blízkosti Mladé Boleslavi, jejichž relevantní data pochází z let 2000, 2005 a nově za rok 2010, se na těchto silnicích dopravní intenzita těžkých vozidel mezi roky 2000 a 2005 zdvojnásobila (ŘSD). V roce 2010 byla tato intenzita naopak v některých sledovaných úsecích nižší než v roce 2005. Téměř dvojnásobný nárůst mezi roky 2000 a 2005 mohl být výsledkem zintenzivnění nákladní dopravy s komponenty osobních automobilů mezi nově zainventovanými průmyslovými zónami. Intenzita v roce 2010 se zvýšila na R10 z Mladé Boleslavi ve směru na Liberec a zároveň i I/38, která nově pokračovala směrem na Českou Lípou, což vedlo k uvolnění dopravy ve městě. Překvapivě na úseku I/16

(1520), který vede z Mladé Boleslavi směrem na Jičín a také na R10 od Prahy, došlo ke snížení počtu těžkých nákladních vozidel. Hlavním důvodem je nejspíš pozměnění metody celostátního sčítání dopravy (CSD): „*Nákladní vozidla s přívěsy a tahače s návěsy se na rozdíl od předchozích výsledků CSD počítají za jedno vozidlo*“ (ŘSD – Celostátní sčítání dopravy 2010). Podle vlastního pozorování je zde provoz stále velmi intenzivní.

Železniční dopravu podle mého terénního výzkumu v průmyslových zónách využívá pouze firma M.Preymesser. Ostatní firmy z průmyslové zóny Mladá Boleslav – východ a Řepov využívají silniční dopravu, u nichž je doprava velmi intenzivní.

Firma Škoda v roce 2005 většinu objemu materiálu (91%) pro výrobu automobilů převáží silniční dopravou. K přepravě hotových vozů z firmy Škoda Auto se využívá z 60% železniční nákladní doprava, která méně zatěžuje dopravní situaci ve městě (viz Tab. 10)

Tab. 10: Přeprava materiálu a hotových vozů firmy Škoda za rok 2005 (v %)

	přeprava materiálu	přeprava hotových vozů
silnice	91	40
železnice	9	60

**Zdroj:** Hercik 2006, Škoda Auto

### 6.2.2 Dojížd'ka za prací

Dopravní obslužnost v mikroregionu Mladá Boleslav zajišťuje autobusový dopravce TRANSCENTRUM bus, s.r.o., orientující se na přepravu mezi obcemi a městem, a Dopravní podnik Mladá Boleslav s.r.o., který provozuje hromadnou městskou autobusovou dopravu (MAD). Mnoho spojů do značné míry ovlivňuje Škoda Auto a její subdodavatelé. MAD je zavedena do všech průmyslových zón v okolí Mladé Boleslavi (Mladá Boleslav-východ, Řepov, Kosmonosy, Bezděčín, Nepřevázka, Čejetičky - hlavní nádraží) (Společnost pro veřejnou dopravu 2010). Linky MAD a veřejné autobusové dopravy mezi obcemi jsou upraveny podle pracovní doby většiny zaměstnanců, jelikož většina zaměstnanců z těchto firem a především Škoda Auto pracuje na 2 či 3-směnný provoz. V Mladé Boleslavi se během dne objevují tři zhruba hodinové dopravní špičky – kolem 6., 14. a 22. hodiny. Mnoho spojů hromadné dopravy je proto časově směřováno právě na tyto špičky. Během celozávodní dovolené, nejčastěji na přelomu července a srpna, jsou tyto spoje rušeny, což se týká i provozu autobusové dopravy společnosti Transcentrum. Škoda Auto zajišťuje autobusovou



dopravu, tzv. svozy pro své zaměstnance z Mladé Boleslavi a okolí, zároveň ovšem i do vzdálenějších měst a obcí. Firma Faurecia rovněž provozuje tyto svozy, avšak pouze mezi firmou a Mladou Boleslaví. Jedním z důvodů bude i fakt, že 60 % jejich pracovníků dojíždí z tohoto města.

Vysoká životní úroveň na Mladoboleslavsku a slevy při nákupu vozidel pro zaměstnance Škody Auto má vliv na vysokou míru automobilizace. Již podle SLDB 2001 přes 21% zaměstnaných dojíždělo do práce v Mladé Boleslaví osobním automobilem a 6 % zaměstnaných tvořilo skupinu spolucestujících (SLDB 2001). Každá firma zajišťuje parkoviště pro své zaměstnance, ale i přesto je častým problémem zaparkovat, zejména v době dopravních špiček. Málo parkovacích míst má hlavně Škoda Auto, kde při výměně směn se parkuje i v pro parkování nevyznačených zónách. Kolem začátků a konců směn je město velmi rušné a v odpoledních hodinách (13 – 15hod.) se tvoří kolony zejména při výjezdů z parkovišť Škoda Auto.

## 7. Závěr

Cílem této bakalářské práce bylo charakterizovat nejvýznamnější geografické dopady transformace průmyslu Mladoboleslavska po roce 1989. Mikroregion pokrývající správní obvod obce s rozšířenou působností Mladá Boleslav byl vybrán z důvodu mimořádně vysoké koncentrace firem v (automobilovém) průmyslu, specifické odvětvové a velikostní struktury hospodářství (superdominantní pozice jediné firmy) i masivního přílivu PZI v průběhu transformačního období. Na periferii Mladé Boleslavi a nedalekých větších obcí začaly být budovány nové průmyslové zóny, které vznikaly na „zelených loukách“, zabíraly zemědělskou půdu a vyžadovaly další investice do infrastruktury. Došlo tedy k nárůstu zastavěných a ostatních ploch na úkor zemědělských ploch. Hlavní expanze zastavěných ploch nastala po roce 1998 kvůli přílivu přímých zahraničních investic zejména do automobilového průmyslu.

V městě Mladá Boleslav nebyla transformace průmyslu příliš výrazná, důvodem bylo zachování již od začátku 20. století dominantního odvětví průmyslu – výroby automobilů. Vhodnou a včasnou privatizací podniku Škoda Auto byl tento, v počátku 90. let již značně zaostávající podnik, zachráněn a rozšířen. Zanikla však tradiční průmyslová odvětví města – textilní a potravinářský průmysl (TIBA, cukrovar Čejetický). Některé budovy zrušených továren dnes nezejí prázdnotou, ale dominantní firma z nich vybudovala svá technologická centra. Na automobilový průmysl v okrajových průmyslových zónách se nabalovaly firmy subdodavatelské, vyrábějící a dodávající produkty do Škody Auto.

K výrazným změnám z hlediska funkčního využití jednotlivých čtvrtí uvnitř Mladé Boleslavi ovšem nedošlo. Dominantními funkcemi města zůstaly funkce obytná a průmyslová, pouze na okrajích města, v návaznosti na průmyslové zóny, nově vznikla výrazná funkce obslužná, která do roku 1989 postrádala potřebnou kvalitu i kvantitu. Ke změnám v obytné funkci nedošlo uvnitř města, ale kvůli zlepšené ekonomické situaci se stavěly a staví rodinné domy v obcích a sídlech v okolí Mladé Boleslavi. Z tohoto důvodu vzrostl počet dopravních spojů do a z těchto lokalit (Bradlec, Čejetice, Kolomuty atd.) do města a k novým průmyslovým zónám.

Nejvýznamnější změnou geografické struktury města Mladá Boleslav je však výstavba nových průmyslových zón na periferiích města a v katastru přiléhajících obcí – Mladá Boleslav–východ, Řepov, Kosmonosy, hlavní nádraží Čejetický a Bezděčín. Vznik nových průmyslových/komerčních zón vyžadoval vybudování zcela nové či modernizaci stávající technické infrastruktury. Významný vliv to mělo zejména na

dopravní komunikace a jejich napojení na již existující a na komunikace vedoucí do areálu Škoda Auto.

Dále došlo k nárůstu intenzity osobní i nákladní dopravy na území Mladé Boleslavi z důvodu preference silniční dopravy na úkor dopravy železniční. Nové průmyslové zóny, s výjimkou jedné firmy v zóně Řepov, nemají totiž napojení na železniční tratě. Rovněž se zvýšila přepravní kapacita osob do práce v podobě spojů hromadné městské autobusové dopravy směřující do nových zón.

Mladoboleslavský mikroregion a samotné město Mladá Boleslav je z hlediska výzkumu geografické struktury průmyslu ojedinělým příkladem v rámci České republiky. Na jeho území se nachází tradiční automobilový závod Škoda Auto, který významově nemá srovnání s jakýmkoliv dalším podnikem ve státě. Jelikož se jedná o závod tradiční s bohatou historií a lokalizací v centru města, nemohl by se po privatizaci a modernizaci dále rozvíjet směrem do centra města, nýbrž byla nutná výstavba průmyslových zón v jeho okolí. Impulesem ke vzniku těchto zón byl vysoký příliv přímých zahraničních investic do průmyslu Mladoboleslavska. Na periferiích Mladé Boleslavi tedy vznikaly nové výrobní a montážní závody, které dodávají komponenty závodu Škody Auto. Došlo tak k posílení funkční specializace Mladé Boleslavi na automobilový průmysl.

## Seznam použité literatury

- BÁRTA, P.: Územní vazby velkého průmyslového podniku na příkladu Škoda Auto a.s., Mladá Boleslav. Diplomová práce. Olomouc 2004, 63 s.
- BENEŠ, L., a kol. (1997): Mladoboleslavsko v proměnách času. Praha, Libri, 197 s.
- BENEŠ, L., a kol. (2001): Historie a současnost podnikání na Mladoboleslavsku, Žehušice, Městské knihy s. r. o., s. 223.
- BIČÍK, I., JELEČEK, L. (2009): Land use and landscape changes in Czechia during the period of transformation 1990-2007. Geografie – Sborník ČGS, r. 114, č. 4, s. 263-281
- DOLEŽALOVÁ, L., VEJVODA, O. (2008): Brownfields – pohled do strategií vlastníků lokalit. Urbanismus a územní rozvoj, r. XI, č. 6, s. 12-18.  
[http://www.uur.cz/images/publikace/uur/2008/2008-06/05\\_brownfieldy.pdf](http://www.uur.cz/images/publikace/uur/2008/2008-06/05_brownfieldy.pdf)
- DVOŘÁKOVÁ, N. (2009): Případová studie VIII. – Bradlec. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, PřF UK v Praze.  
[http://www.suburbanizace.cz/08\\_bradlec.htm](http://www.suburbanizace.cz/08_bradlec.htm)
- HAMPL, M. (2005): Geografická organizace společnosti v České republice: transformační procesy a jejich obecný kontext. [monografie]. 1. Praha: DemoArt, 147 s.
- HERCIK, J.: Vývoj dopravy na Mladoboleslavsku. Bakalářská práce. Olomouc 2006, 68s.
- HERČÍK, K. (2004): Čtení o Mladé Boleslavi. Kompakt spol. s. r.o., s. 256.
- HERČÍK, K., KRALÍK, J. (2005): Mladá Boleslav: továrna ve městě – město v továrně. Moto public, Brno, s. 209.
- HURNÍKOVÁ, J. (2007): Revitalizace brownfields – pohledy regionální. Urbanismus a územní rozvoj, r. X, č. 2, s. 55-56.  
[http://www.uur.cz/images/publikace/uur/2007/2007-02/08\\_revitalizace.pdf](http://www.uur.cz/images/publikace/uur/2007/2007-02/08_revitalizace.pdf)
- ILÍK, J., OUŘEDNÍČEK, M. (2007): Karlín a jeho proměny v souvislostech postsocialistické transformace Prahy. Geografie - Sborník České geografické společnosti, 112, č. 3, s. 292 – 314.
- KISS, E. (2007): Foreign Direct Investment in Hungary. Eastern European Economics, vol. 45, no. 1, pp. 6- 28.
- KOPAČKA, L. (2004): Geografie Česká republika 4 pro střední školy. 2. Praha: SPN Pedagogické nakladatelství, s. 40-50.
- KOPAČKA, L. (2011): Geografické aspekty politické, hospodářské a průmyslové transformace po roce 1989 II. Geografické rozhledy 2010/2011, r. 20, č. 3, s. 26-27

- KUNC, J., TOUŠEK, V. (2001): Regionální aspekty transformace českého průmyslu. In: Slaný, A. (ed.): Česká ekonomika na přelomu tisíciletí. ESF MU, Brno, s. 515-530.
- MAIER, K., DRDA, F., MULÍČEK, O., SÝKORA, L. (2007): Dopravní dostupnost funkčních městských regionů a urbanizovaných zón v České republice. *Urbanismus a územní rozvoj*, 10, č. 3, s. 75–80.
- MARADA, M., KVĚTOŇ, V. (2010): Diferenciace nabídky dopravních příležitostí v českých obcích a sociogeografických mikroregionech. *Geografie*, 110, č. 1, s. 21-43
- NOVÝ, A. (2002): Zelená a hnědá pole. *Urbanismus a územní rozvoj*, r. V, č. 4, s. 2–4. <http://www.uur.cz/images/publikace/uur/2002/2002-04/01.pdf>
- HAUPTMAN, I., KUKAL, Z., POŠMOURNÝ, K., NĚMEC, J. (2009): Půda v České republice. Pro Ministerstvo životního prostředí a Ministerstvo zemědělství vydal Consult, Praha 2009, 1. vydání, s. 256.
- PAVLÍNEK, P. (2003): Transformation of the Czech Automotive Components Industry through Foreign Direct Investment. *Eurasian Geography and Economics*, Vol. 44, No. 3, p. 184-209.
- PAVLÍNEK, P. (2009): DOMAŃSKI, Boleslaw and GUZIK, Robert. Industrial Upgrading Through Foreign Direct Investment in Central European Automotive Manufacturing, *European Urban and Regional Studies*, Vol. 16, No. 1, pp. 43-63.
- PAVLÍNEK, P., JANÁK, L. (2007): Regional Restructuring of the Škoda Auto Supplier Network in the Czech Republic, *European Urban and Regional Studies*, Vol. 14, No. 2, pp. 133-155.
- NĚMCOVÁ, I. (2002): Přímé zahraniční investice v ČR ze zemí Evropské unie a jejich souvislosti s postupující integrací. In: Spěváček, V. a kol.: Transformace české ekonomiky (politické, ekonomické a sociální aspekty). Linde, Praha, s. 389 – 397.
- SCHMEIDLER, K. (2005): Trendy rozvoje individuální automobilové dopravy v ČR. *Urbanismus a územní rozvoj*, r. VIII., č. 5, s. 15-20 [http://www.uur.cz/images/publikace/uur/2005/2005-05/04\\_trendy.pdf](http://www.uur.cz/images/publikace/uur/2005/2005-05/04_trendy.pdf)
- SÝKORA, L. (2001): Klasifikace změn v prostorové struktuře postkomunistických měst. *Acta Facultatis Studiorum Humanitatis et Naturae Universitatis Prešovensis XXXV - Folia Geographica* č. 4, s. 194-205 .
- SÝKORA, L. (2007): Výzvy postsocialistického města. In: *Era 21*, 7, č. 2, s. 54–57.
- SÝKORA, L., OUŘEDNÍČEK, M. (2007): Sprawling post-communist metropolis: Commercial and residential suburbanisation in Prague and Brno, the Czech Republic. *The GeoJournal Library*, Vol. 91, pp. 209-233.

- ŠKODA AUTO A.S. (2011): Společně vytvářet budoucnost: 20 let Volkswagen a Škoda Auto. Mladá Boleslav, s. 44.
- ŠTYCH, P., BIČÍK, I. (2007): Využití krajiny. In: Středočeský kraj – životní prostředí, Středočeský kraj, Praha, s. 102–108.
- TEMELOVÁ, J., NOVÁK, J. (2007): Z průmyslové čtvrti na moderní městské centrum: Proměny ve fyzické a funkčním prostředí centrálního Smíchova. Univerzita Karlova v Praze. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje. s. 21.
- TOŠOVSKÁ, P. (2009): Socioekonomický a urbanistický vývoj Mladé Boleslavi. Bakalářská práce. Katedra geografie. Olomouc, s. 54.  
<http://theses.cz/id/c1a187/76701-980859616.pdf>
- TOUŠEK, V., KUNC, J., VYSTOUPIL, J. a kolektiv (2008): Geografie sídel. In: Ekonomická a sociální geografie. Plzeň, s. 97 – 130.
- TOUŠEK, V., VANČURA, M., VITURKA, M. (2000): Geographical Aspects of Industrial Transformation in the Czech Republic. Geografie – Sborník ČGS, 105, č. 2, Praha, s. 155 – 165.
- ZUMROVÁ – KLIMOVÁ, P. (2009): Přímé zahraniční investice v ČR a její regionální diferenciaci. Diplomová práce. Univerzita Karlova v Praze. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, s. 110.

### **Zdroje dat**

Česká národní banka 2005, 2009

[http://www.cnb.cz/cs/statistika/platbni\\_bilance\\_stat/publikace\\_pb/pzi/](http://www.cnb.cz/cs/statistika/platbni_bilance_stat/publikace_pb/pzi/)

Český statistický úřad 2001 - 2011

<http://www.czso.cz/>

Český statistický úřad (1990b): Pracovníci a mzdové fondy socialistického sektoru národního hospodářství v krajích a okresech podle odvětví národního hospodářství v ČSR za rok 1989. ČSÚ, Praha.

Český statistický úřad (2006): Průmysl za místní jednotky.

Český statistický úřad: Registr ekonomických subjektů 2011

<http://registry.czso.cz/irsw/>

Využití ploch a sociální metabolismus České republiky – Databáze dlouhodobých změn využití ploch (1845 – 2000) 2009

<http://www.lucc.ic.cz/>

Regionální Informační Servis 2007, 2008, 2011

<http://www.risy.cz/cs>

Ředitelství silnic a dálnic ČR 2000 - 2011

<http://rsd.cz/>

[http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/c4036191b207fe78412566ab005dd08f/1a43cb0511c16062c12573a800478697?OpenDocument&Highlight=0,I%2F38\\*\(2007\)](http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/c4036191b207fe78412566ab005dd08f/1a43cb0511c16062c12573a800478697?OpenDocument&Highlight=0,I%2F38*(2007))

<http://scitani2010.rsd.cz/pages/informations/default.aspx> (2010)

Sčítání lidu, domů a bytů 2001

<http://www.czso.cz/sldb/sldb2001.nsf>

Správní obvody obcí s rozšířenou působností 2004

<http://www.czso.cz/>

Statistická ročenka Středočeského kraje 2000-2009

<http://www.czso.cz/>

Veřejná databáze Českého statistického úřadu 2011

<http://vdb.czso.cz/vdbvo/uvod.jsp>

### **Další zdroje**

AKUMA

[http://82.193.8.14/akuma\\_website/cz/ind\\_ospol.htm](http://82.193.8.14/akuma_website/cz/ind_ospol.htm) (18. 7. 2011)

CzechInvest

<http://www.czechinvest.org/brownfieldy> (5. 8. 2011)

<http://www.czechinvest.org/podpora-investic>

ContiTrade

<http://www.contitrade.cz/> (12. 8. 2011)

Ekonom

<http://ekonom.ihned.cz/c1-49191450-ekonom-cz-skoda-auto-si-koupila-dve-stare-tovarny> (8. 8. 2011)

Industry Park – UNO

<http://www.industrypark.cz/> (12. 8. 2011)

Mapy.cz

<http://www.mapy.cz/> (16.8.2011)

Ministerstvo zdravotnictví ČR - hlukové mapy

<http://hlukovemapy.mzcr.cz/silnice.html> (17. 7. 2011)

M. Preymesser logistika, spol. s r.o.

[http://www.preymesser.de/start\\_eng.htm](http://www.preymesser.de/start_eng.htm) (12. 8. 2011)

Oficiální stránky Statutárního města Mladá Boleslav

<http://www.mb-net.cz/> (18. 7. 2011)

Průmyslový areál Josefův Důl u Mladé Boleslavi

<http://www.josdul.cz/> (15. 8. 2011)

Recticel

<http://www.recticel.cz/kontakt.htm> (12. 8. 2011)

Sego GROUP

<http://www.secogroup.cz/b> (12. 8. 2011)

Společnost pro veřejnou dopravu

[http://www.spvd.cz/?p=cz/mladaboleslav/mladaboleslav.html&m=menu\\_cz.html](http://www.spvd.cz/?p=cz/mladaboleslav/mladaboleslav.html&m=menu_cz.html) (16. 8. 2011)

Škoda Auto

<http://www.skoda-auto.cz/CZE/Pages/homepage.aspx> (2. 8. 2011)

<http://www.skoda->

[auto.cz/CZE/news/info/news/News/Pages/2010\\_113\\_SkodarozsiriLogistickecentrum.aspx](http://www.skoda-auto.cz/CZE/news/info/news/News/Pages/2010_113_SkodarozsiriLogistickecentrum.aspx) (2. 8. 2011)

<http://new.skoda->

[auto.com/CZE/news/info/news/News/Pages/2005\\_07\\_partscentrum.aspx](http://new.skoda-auto.com/CZE/news/info/news/News/Pages/2005_07_partscentrum.aspx) (2. 8. 2011)

Škoda PS

[http://skodaps.wz.cz/firma/objekty/skoda\\_MladaBoleslav.jpg](http://skodaps.wz.cz/firma/objekty/skoda_MladaBoleslav.jpg) (19. 8. 2011)

Tereos - TTD

<http://www.cukrovarytttd.cz/> (3. 8. 2011)

T – MAPY spol. s. r. o.

[http://twist.mb-net.cz/tms/upd\\_mb/index.php?frame](http://twist.mb-net.cz/tms/upd_mb/index.php?frame) (10. 8. 2011)



## Seznam příloh

- Příloha 1: Význam funkčních zón Mladá Boleslav
- Příloha 2: Výřez z digitálního územního plánu Mladá Boleslav
- Příloha 3: Zaměstnanost v průmyslu a dojíždka za prací v regionu s.o. ORP Mladá Boleslav v roce 2001
- Příloha 4: Stav přímých zahraničních investic
- Příloha 5: Vývoj rozlohy zastavěných ploch v období 1948-1990 a 1990-2000 v s.o. ORP Mladá Boleslav
- Příloha 6: Vývoj rozlohy ostatních ploch v období 1948-1990 a 1990-2000 v s.o. ORP Mladá Boleslav
- Příloha 7: Vývoj rozlohy zastavěných a ostatních ploch v období 1948-1990 a 1990-2000 v s.o. ORP Mladá Boleslav
- Příloha 8: Projekty agentury CzechInvest na Mladoboleslavsku
- Příloha 9: Podklady pro rozhovory v průmyslových firmách v Mladé Boleslavi
- Příloha 10: Charakteristika průmyslových podniků na základě Pokladů pro rozhovory v průmyslových firmách v Mladé Boleslavi
- Příloha 11: Letecká fotografie: Průmyslové zóny – východ a Kosmonosy
- Příloha 12: Fotografie firem v průmyslové zóně Mladá Boleslav- východ a Řepov
- Příloha 13: Firmy a její hlavní náplň v průmyslové zóně - Kosmonosy
- Příloha 14: Fotografie průmyslová zóna Bezděčín
- Příloha 15: Letecký snímek ŠKODA AUTO a.s.

## Příloha 1: Význam funkčních zón Mladá Boleslav



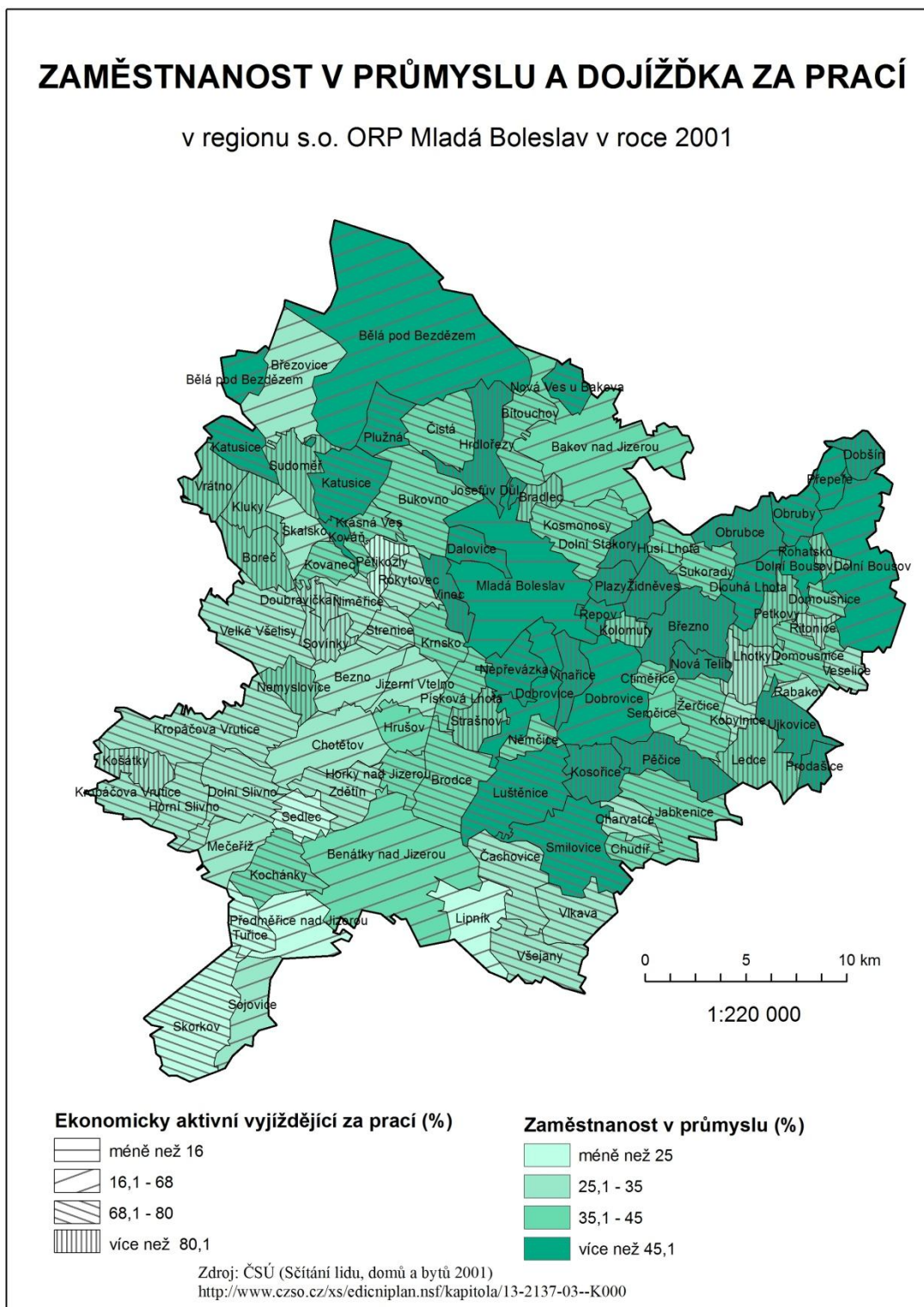
- Škoda Auto a.s.
- Průmyslové zóny
- Obchodní zóny
- Obytné zóny
- Správní, administrativní, vzdělávací a kulturní centrum
- Sportovní a rekreační zóny



Zdroj: Mapy.cz, <http://www.mapy.cz/>

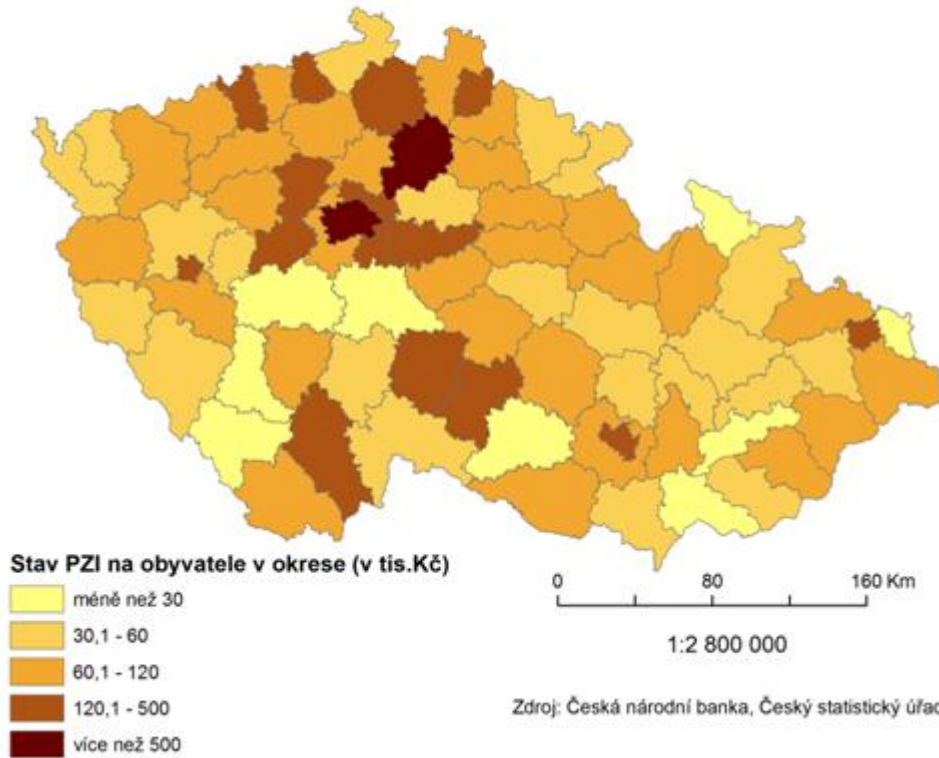


Příloha 3: Zaměstnanost v průmyslu a dojíždka za prací v regionu s.o. ORP Mladá Boleslav v roce 2001



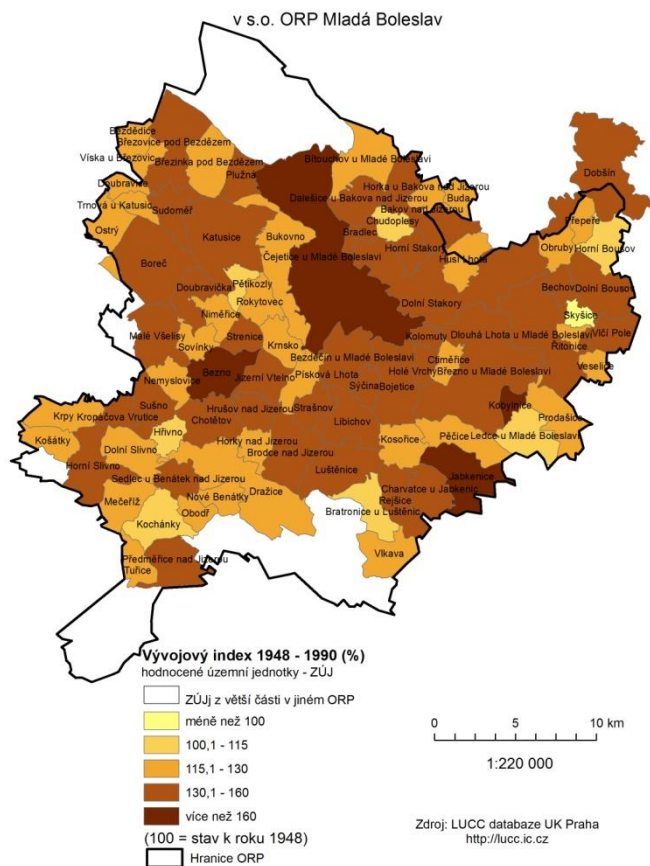
## STAV PŘÍMÝCH ZAHRANIČNÍCH INVESTIC

v okresech ČR k 31.12.2009

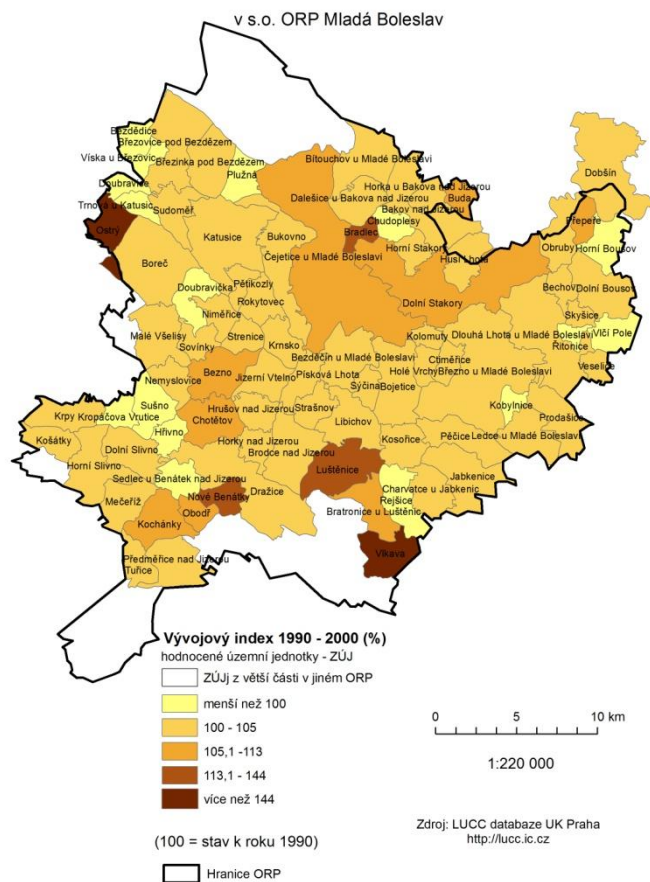


Příloha 5: Vývoj rozlohy zastavěných ploch v období 1948-1990 a 1990-2000 v s.o. ORP Mladá Boleslav

Vývoj rozlohy zastavěných ploch v období  
1948 - 1990

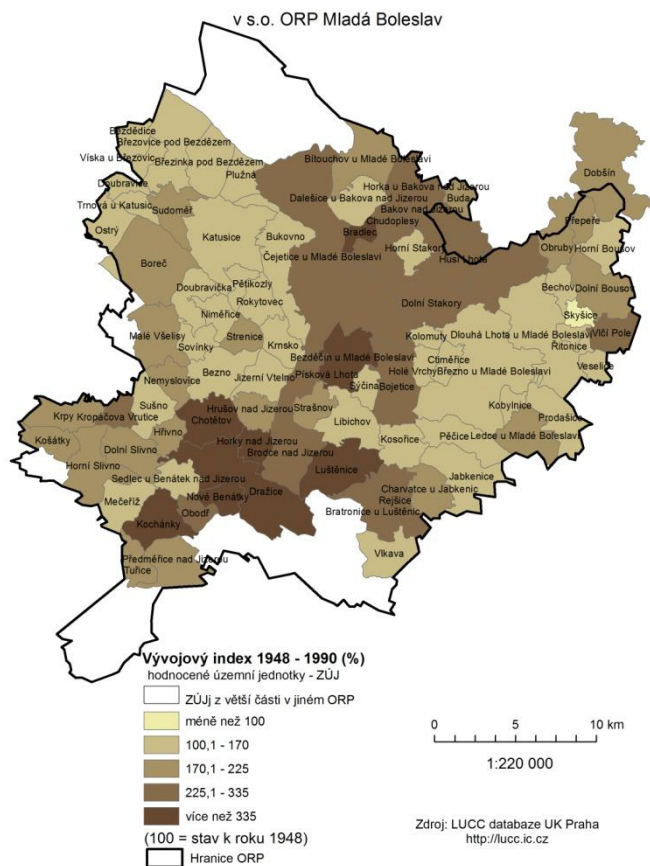


Vývoj rozlohy zastavěných ploch v období  
1990 - 2000

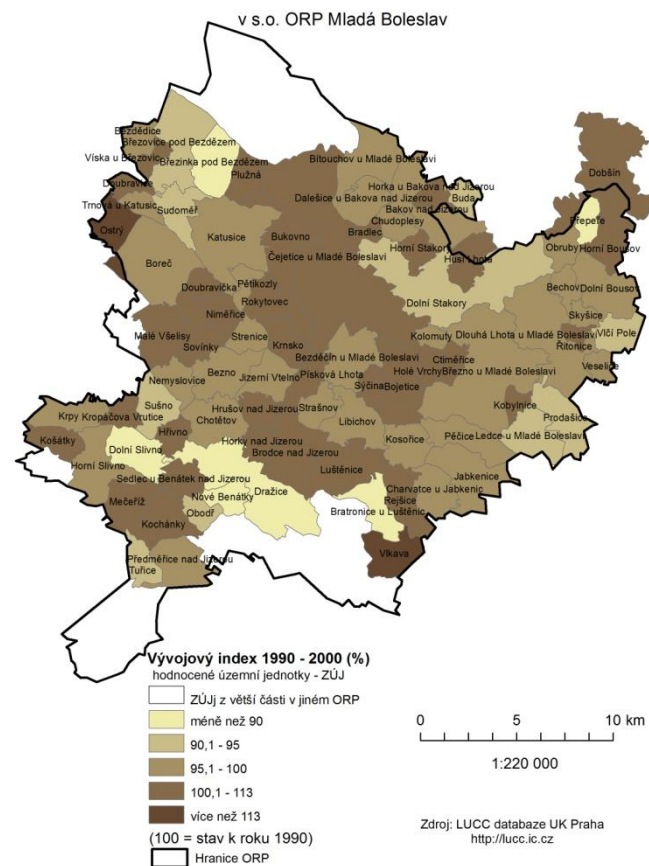


Příloha 6: Vývoj rozlohy ostatních ploch v období 1948-1990 a 1990-2000 v s.o. ORP Mladá Boleslav

Vývoj rozlohy ostatních ploch v období  
1948 - 1990

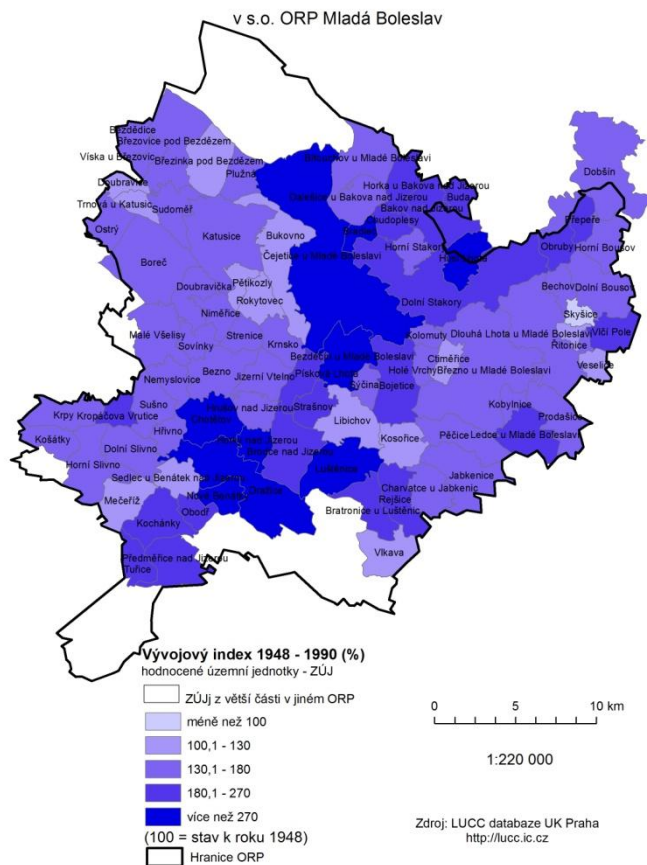


Vývoj rozlohy ostatních ploch v období  
1990 - 2000

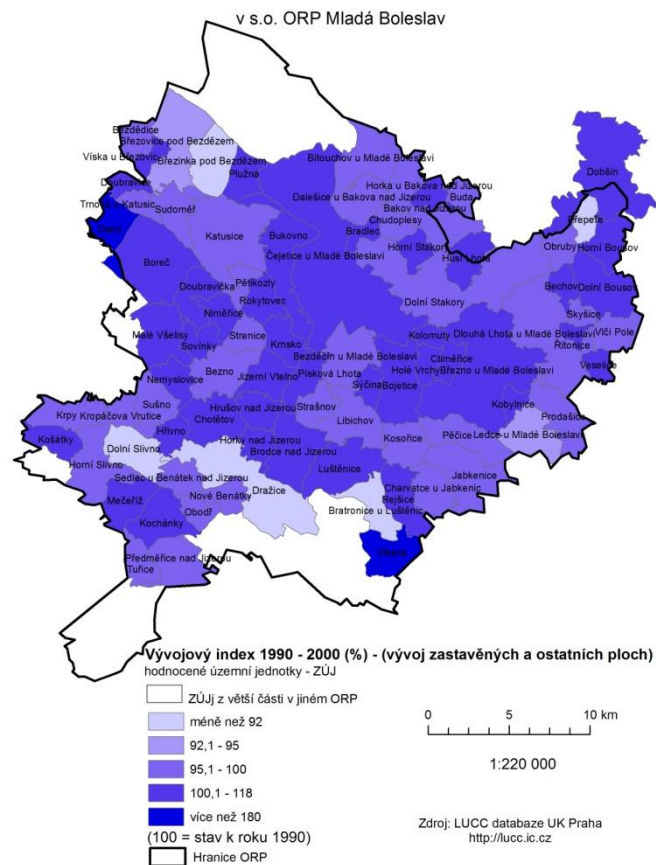


Příloha 7: Vývoj rozlohy zastavěných a ostatních ploch v období 1948-1990 a 1990-2000 v s.o. ORP Mladá Boleslav

Vývoj rozlohy zastavěných a ostatních ploch v období 1948 - 1990



Vývoj rozlohy zastavěných a ostatních ploch v období 1990 - 2000





Příloha 8: Projekty agentury CzechInvest na Mladoboleslavsku

No.	Investor	Česká právnická osoba	Typ činnosti	Sektor	Země původu	Investice (mil. CZK)	Investice (mil. USD)	Pracovní místa	Datum	Kraj	Místo
12	TRW	TRW-Carr s.r.o.	MFG	výroba dopravních prostředků	Německo	486,10	17,40	250	1995	Středočeský	Mladá Boleslav
41	VOLKSWAGEN	ŠKODA AUTO a.s.	MFG	výroba dopravních prostředků	Německo	18 996,00	562,00	600	1998	Středočeský	Mladá Boleslav
138	SAI Automotive	SAI Automotive Bohemia s.r.o.	MFG	výroba dopravních prostředků	Německo	764,56	20,32	110	2001	Středočeský	Mladá Boleslav
168	Recticel Management	RECTICEL Interiors CZ s.r.o.	MFG	výroba dopravních prostředků	Nizozemsko	382,00	10,15	35	2001	Středočeský	Mladá Boleslav
359	VOLKSWAGEN	ŠKODA AUTO a.s.	TC	výroba dopravních prostředků	Německo	1 210,47	47,04	370	2004	Středočeský	Mladá Boleslav
411	VOLKSWAGEN	ŠKODA AUTO a.s.	MFG	výroba dopravních prostředků	Německo	6 121,80	237,92	2 150	2004	Královéhradecký, Středočeský	Kvasiny, Mladá Boleslav
481	WAGON	WAGON AUTOMOTIVE spol. s r.o.	MFG	výroba dopravních prostředků	Lucembursko	332,00	14,76	40	2005	Středočeský	Bělá pod Bezdězem
955	UNION SDA	Agroetanol TTD, a.s.	MFG	chemický a farmaceutický	Francie	891,00	36,28	42	2007	Středočeský	Dobruška
1185	VGD, s.r.o.	VGD, s.r.o.	SC	centrum strategických služeb	Česká republika	2,25	0,11	30	2009	Liberecký, Středočeský, Olomoucký	Liberec, Mladá Boleslav, Olomouc
1514	YAPP Automotive Parts Co., Ltd.,	YAPP CZECH AUTOMOTIVE SYSTEMS Co.,s.r.o.	MFG	výroba dopravních prostředků	Čína	252,64	12,75	80	2010	Středočeský	Plazy

**Zdroj:** <http://www.czechinvest.org/podpora-investic>

## **Podklady pro rozhovory v průmyslových firmách v Mladé Boleslavi**

Název firmy:

Rok založení firmy:

Rok postavení objektu:

Výměra:

Jaké jsou vaše nejvýznamnější výrobky?

Jakou část objemu dováženého materiálu/komponent odebíráte od:

- a) firem sídlících přímo v Mladé Boleslavi
- b) firem sídlících v okrese Mladá Boleslav
- c) firem sídlících v Česku
- d) firem sídlících v zahraničí

Jakou část objemu výrobků dodáváte:

- e) Škodě Auto
- f) firmám sídlícím přímo v Mladé Boleslavi
- g) firem sídlícím v okrese Mladá Boleslav
- h) firem sídlícím v Česku
- i) firem sídlícím v zahraničí

Dovážíte materiál a vyvážíte vaše produkty silniční dopravou nebo železniční? Jakou část objemu silniční a jakou část železniční dopravou?

Kolik tun materiálu či výrobků/kamionů, nákladních vozů či nákladní vagonů denně odbavíte? (dovoz materiálu i vývoz výrobků)

Počet zaměstnanců:

cizinci:

Zaměstnanci pracují na 3směnný, 2směnný či 1směnný provoz?

Kolik zaměstnanců dojíždí do vaší firmy z Mladé Boleslavi a kolik z ostatních obcí? Ze kterých obcí?

Máte zajištěn svoz a rozvoz pro zaměstnance?

Pokud ano, jaký, jak často jezdí, kam až jezdí?

Máte v objektu firmy brownfields? Jakou část plochy vašeho areálu tvoří?

Poznámky:

**Zdroj:** autorka

Příloha 10: Charakteristika průmyslových podniků na základě Pokladů pro rozhovory v průmyslových firmách v Mladé Boleslavi

název firmy	rok založení firmy	rok postavení objektu	výměra m <sup>2</sup>	výrobky	doprava materiálů a produktů	počet zaměstnanců	z toho cizinci	kolika směnný provoz	kolik zaměstnanců z MB	kolik z okolních obcí	zajištěn svoz a rozvoz	brownfields
TPB spol. s. r. o.	1993	2003	1 000	prodej - ložisek, těsnění	silniční	16	0	1	10	6	NE	NE
HP Pelzer Group	1994 v MB	2009	cca 5 000	koberečky - podlahy, podběhy, desky do kufru auta Škoda	silniční	98	2	3	asi 1/3		NE	NE
Faurecia Interior Systems Bohemia s. r. o.	1995 v MB	1996	19 531	palubní desky, výplně dveří	silniční	424	asi 15%	3	60%	40%	ANO	NE
Elco elektro s. r. o.	1993	2000		prodej - kabelů, stykače, svítidla	silniční	33	0	1	6	28	NE	NE
Stavebniny KLZ	1998	2001	cca 16 000	stavební materiál	silniční	20	0	1	0	20	NE	NE
Faurecia Emissions Control Technologies	2000	2000	2 000	výfukové systémy	silniční	77	30	3	41	36	NE	NE
Dekoro s. r. o.	1990	2007	1 000	průmyslové a hydraulické hadice	silniční	8	0	1	5	3	NE	NE
Škoda Auto Part centrum <sup>1</sup>		1999	50tis.	skladování, logistika	silniční	490		3			NE	NE
TRW-Carr s.r.o.	1992	1994	19 483	Odvětrávací mřížky, kabelkanály, přichytky, klipy, zátky, držáky žárovek	silniční (90 %), leteckou (10 %)	300	50	3	50%	50%	NE	NE
Schedl Automotive Systems Service s.r.o.	1998	2007	cca6000	montáž a vyvažování pneumatik pro osobní automobily Škoda	silniční	55	0	2	60%	40%	NE	NE
M. Preymesser logistika, spol. s r.o. <sup>2</sup>	1992	1993	cca 30 000	služby - skladování, logistika	silniční (75%), železniční (25%)	195		3	cca 10%	cca90%	NE	NE
Trelleborg Automotive Czech Republic s.r.o.	2000	2007	8 153	isolační a akustické díly pro automobilový průmysl	silniční	78	4	1,2,3	17	61	NE	NE

**Zdroj:** vlastní z Podkladů pro rozhovory v průmyslových firmách, Škoda Auto 2005

Pozn.: <sup>1</sup> nebyl proveden rozhovor

<sup>2</sup> železniční vlečka

Průmyslové zóny: Mladá Boleslav – východ, Řepov, Bezděčín

Příloha 11: Letecká fotografie: Průmyslové zóny – východ a Kosmonosy



Zdroj: RIS

Příloha 12: Fotografie firem v průmyslové zóně Mladá Boleslav- východ a Řepov

### **Recticel**



**Zdroj:** <http://www.recticel.cz/kontakt.htm>

### **Faurecia Interior Systems Bohemia s.r.o.**



**Zdroj:** vlastní fotografie

### **Letecký snímek závodu M. Preymesser v Řepově**



**Zdroj:** [http://www.preymesser.de/start\\_eng.htm](http://www.preymesser.de/start_eng.htm)

Příloha 13: Firmy a její hlavní náplň v průmyslové zóně - Kosmonosy

Název firmy	Hlavní náplň
<b>TRANSCENTRUM bus, s.r.o.</b>	autobusový dopravce, servis
<b>HAVEX-auto, s.r.o.</b>	prodej a servis vozů Škoda
<b>KOVOŠROT GROUP CZ a.s.</b>	výkup a zpracování kovového odpadu
<b>BESTARING,s.r.o.</b>	výroba a prodej barev
<b>COLAZ CZ, a.s.</b>	silniční stavby
<b>Seco GROUP a.s.</b>	doprava, rozvoz náhradních dílů pro Škoda Auto
<b>ContiTrade Services s.r.o.</b>	pneuservis a autoservice, prodej pneumatik

**Zdroj:** RIS 2007, Seco GROUP 2011, ContiTrade 2011, RES

Příloha 14: Fotografie průmyslová zóna Bezděčín



**Zdroj:**vlastní fotografie



**Zdroj:**vlastní fotografie



Příloha 15: Letecký snímek ŠKODA AUTO a.s.



**Zdroj:** Škoda PS, <http://skodaps.wz.cz/home.php>