

# **Průmyslové zóny Zlínského kraje jako faktor regionálního rozvoje**

Lenka Pochylá

---

Bakalářská práce  
2008

 Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta managementu a ekonomiky

---

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta managementu a ekonomiky  
Ústav veřejné správy a regionálního rozvoje  
akademický rok: 2007/2008

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE (PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Lenka POCHYLÁ**  
Studijní program: **B 6202 Hospodářská politika a správa**  
Studijní obor: **Veřejná správa a regionální rozvoj**

Téma práce: **Průmyslové zóny Zlínského kraje jako faktor regionálního rozvoje**

Zásady pro vypracování:

Úvod

### I. Teoretická část

- Provedte literární rešerši a zpracujte teoretické poznatky týkající se průmyslových zón.
- Charakterizujte agenturu CzechInvest a specifikujte její činnost v oblasti průmyslových zón.

### II. Praktická část

- Provedte analýzu průmyslových zón ve vybraných okresech Zlínského kraje (Vsetín a Kroměříž).
- Navrhněte strategii rozvoje průmyslových zón vybraných regionů na základě úspěšných příkladů v ČR.

Závěr

Rozsah práce: cca 40 stran  
Rozsah příloh:  
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

- [1] SKOKAN, K. Konkurenceschopnost, inovace a klastry v regionálním rozvoji. 1. vyd. Ostrava: Repronis, 2004. 160 s. ISBN 80-7329-059-6.  
[2] BLAŽEK, J., UHLÍŘ, D. Teorie regionálního rozvoje. 1. vyd. Praha: Nakladatelství Karolinum, 2002. 212 s. ISBN 80-246-0384-5.  
[3] KONEČNÝ, M., SKOKAN, K., ZAMARSKÝ, V. Inovační centra: transferová inovační pracoviště, inkubátory pro výchovu inovačních podnikatelů, vědecko-technické parky v regionálním rozvoji. 1. vyd. Ostrava: Vysoká škola báňská - Technická univerzita, 2001. 254 s. ISBN 80-7078-873-9.  
[4] MATES, P., WOKOUN, R. a kolektiv. Malá encyklopedie regionalistiky a veřejné správy. 1. vyd. Praha: Prospektrum, 2001. 200 s. ISBN 80-7175-100-6.

Vedoucí bakalářské práce: **RNDr. Oldřich Hájek**  
Ústav veřejné správy a regionálního rozvoje  
Datum zadání bakalářské práce: **17. března 2008**  
Termín odevzdání bakalářské práce: **23. května 2008**

Ve Zlíně dne 17. března 2008

doc. Dr. Ing. Drahomíra Pavelková  
*děkan*



doc. RNDr. René Wokoun, CSc.  
*ředitel ústavu*

## **ABSTRAKT**

Jako téma mé bakalářské práce jsem si zvolila „Průmyslové zóny Zlínského kraje jako faktor regionálního rozvoje“. Práce je rozdělena na dvě části, teoretickou a praktickou. V teoretické části se zabývám legislativou související s problematikou průmyslových zón, definicí základních pojmů, historií a členěním průmyslových zón. Dále seznamuji čtenáře s Agenturou pro podporu podnikání a investic CzechInvest a její činností v oblasti průmyslových zón. V praktické části analyzuji jednotlivé průmyslové zóny ve vybraných okresech Zlínského kraje, konkrétně v okresech Vsetín a Kroměříž. Součástí praktické části je dále vypracování analýzy reálných přínosů průmyslových zón k rozvoji Zlínského kraje. Hlavním cílem práce je navržení strategie rozvoje průmyslových zón ve Zlínském kraji.

Klíčová slova: Zlínský kraj, průmyslová zóna, brownfields, greenfields, regionální rozvoj

## **ABSTRACT**

For my bachelor thesis I chose the topic „Industrial zones of Zlín region as a factor of regional development.“ My work is divided into two parts, theoretical and practical. In the theoretical part I deal with the legislation connected with industrial zones topic, the definition of basic concepts, the history and structure of industrial zones. Then I introduce some information about Agency for business and investment support CzechInvest and their activities in the sector of industrial zones. In the practical part I analyze particular industrial zones in selected parts of Zlín region, specifically in Vsetín and Kroměříž districts. One section of the practical part is elaboration of the analysis of the real contribution of industrial zones to the development of Zlín region. The main target of my thesis is the design of strategic development of industrial zones in Zlín region.

Keywords: Zlín region, Industrial zone, brownfields, greenfields, regional development

## **Poděkování**

Na úvod mé bakalářské práce bych ráda poděkovala panu RNDr. Oldřichu Hájkovi za vedení a pomoc při tvorbě bakalářské práce. Dále chci poděkovat svým rodičům a blízkým za podporu, které se mi dostávalo během mého studia.

# OBSAH

<b>ÚVOD</b> .....	<b>8</b>
<b>I TEORETICKÁ ČÁST</b> .....	<b>10</b>
<b>1 VYMEZENÍ PROBLEMATIKY PRŮMYSLOVÝCH ZÓN</b> .....	<b>11</b>
1.1    LEGISLATIVA .....	11
1.2    ZÁKLADNÍ POJMY .....	12
1.3    HISTORIE PRŮMYSLOVÝCH ZÓN .....	13
1.4    ČLENĚNÍ PRŮMYSLOVÝCH ZÓN.....	15
1.4.1    Členění z hlediska velikosti a významu zóny .....	15
1.4.2    Členění z hlediska výběru lokality .....	16
1.5    PROČ ZAKLÁDAT PRŮMYSLOVÉ ZÓNY.....	20
<b>2 AGENTURA CZECHINVEST</b> .....	<b>22</b>
2.1    SLUŽBY CZECHINVESTU:.....	22
2.2    PRŮMYSLOVÉ ZÓNY .....	23
2.3    PROGRAM NA PODPORU ROZVOJE PRŮMYSLOVÝCH ZÓN.....	24
2.3.1    Příprava průmyslových zón.....	25
2.3.2    Regenerace průmyslových zón.....	25
2.3.3    Výstavba a rekonstrukce nájemních objektů.....	25
2.3.4    Akreditace průmyslových zón.....	26
2.3.5    Výsledky činnosti agentury CzechInvest v oblasti průmyslových zón .....	26
2.4    PROGRAM NA PODPORU PODNIKATELSKÝCH NEMOVITOSTÍ A INFRASTRUKTURY .....	29
2.4.1    Příprava a rozvoj podnikatelských zón .....	30
2.4.2    Regenerace nevyužívaných území - brownfieldů.....	30
2.4.3    Výstavba a rekonstrukce objektů .....	30
2.4.4    Marketing a management podnikatelských nemovitostí.....	30
<b>II PRAKTICKÁ ČÁST</b> .....	<b>32</b>
<b>3 PRŮMYSLOVÉ ZÓNY VE ZLÍNSKÉM KRAJI</b> .....	<b>33</b>
3.1    KONKRETIZACE ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ PRO REALIZOVÁNÍ CÍLE PRÁCE .....	34
3.2    OKRES VSETÍN .....	34
3.2.1    Bobrky .....	35
3.2.2    Lešná .....	36
3.2.3    Rožnov pod Radhoštěm - Zubří – Zubersko .....	38
3.2.4    Kelč – Za lázenkou.....	39
3.3    OKRES KROMĚŘÍŽ .....	40
3.3.1    Letiště Holešov.....	41
3.3.2    Za drahou.....	44
3.3.3    Zápotočí.....	46
3.3.4    Odskaštičí .....	47
3.3.5    Záhumenní.....	49

3.3.6	Hulín – jih .....	50
3.3.7	Hulín – východ .....	51
<b>4</b>	<b>REÁLNÉ PŘÍNOSY PZ K ROZVOJI ZLÍNSKÉHO KRAJE.....</b>	<b>52</b>
4.1	SWOT ANALÝZA.....	52
4.1.1	Silné stránky .....	52
4.1.2	Slabé stránky .....	53
4.1.3	Příležitosti .....	54
4.1.4	Ohrožení .....	55
4.2	SHRNUTÍ.....	56
	<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>57</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....</b>	<b>59</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK .....</b>	<b>61</b>
	<b>SEZNAM OBRÁZKŮ .....</b>	<b>62</b>
	<b>SEZNAM TABULEK.....</b>	<b>63</b>

## ÚVOD

Jako téma své bakalářské práce jsem si zvolila Průmyslové zóny Zlínského kraje jako faktor regionálního rozvoje. Toto téma mě zaujalo nejen proto, že průmyslové zóny jsou v současné době hodně diskutovány převážně politiky, ale důvodem bylo i to, že se průmyslové zóny staly běžnou součástí české krajiny a tato problematika se týká nás všech. Území Zlínského kraje jsem si vybrala, protože v něm žiji a relativně dobře tento kraj znám.

Cílem mé bakalářské práce je analyzovat materiály týkající se průmyslových zón, poskytnout přehled o průmyslových zónách ve vybraných okresech Zlínského kraje a zjistit, jaký přínos měly tyto průmyslové zóny pro jednotlivé okresy.

V bakalářské práci budu využívat popisnou metodu a to především při shromažďování a uspořádávání dat a informací v oblasti dané problematiky.

V úvodu teoretické části práce se zaměřím na obecné vymezení problematiky průmyslových zón. Uvedu souhrnný přehled legislativy, která se týká průmyslových nemovitostí, zejména správně právní legislativu a legislativu v oblasti životního prostředí. Také vysvětlím základní pojmy, které jsou stěžejní pro tuto práci. Dále bude následovat historie průmyslových zón a jejich hlavní členění z hlediska velikosti a významu a z hlediska výběru lokality. Odpovědí na otázku, proč jsou průmyslové zóny zakládány, bude následující bod této kapitoly, ve kterém budou vyzdvihnuty hlavní výhody průmyslových zón.

Obsahem druhé kapitoly teoretické části bude představení Agentury na podporu podnikání a investic CzechInvest a popis její činnosti v oblasti průmyslových zón. Podrobněji pak rozeberu dva programy, kterými CzechInvest podporuje vznik průmyslových zón, a to Program na podporu rozvoje průmyslových zón a na něj navazující Program na podporu podnikatelských nemovitostí a infrastruktury.

V praktické části analyzuji jednotlivé průmyslové zóny ve vybraných okresech Zlínského kraje. Těmito okresy budou Vsetín a Kroměříž, ve kterých vymezím jak stávající, tak připravované průmyslové zóny, jejich rozlohu, geografickou polohu, dopravní infrastrukturu a případně také investory, kteří v zóně podnikají.



Součástí praktické části bude také SWOT analýza, která stanoví silné a slabé stránky, příležitosti a ohrožení a odhalí tak reálné přínosy průmyslových zón ve Zlínském kraji.

## **I. TEORETICKÁ ČÁST**

# 1 VYMEZENÍ PROBLEMATIKY PRŮMYSLOVÝCH ZÓN

## 1.1 Legislativa

V této kapitole uvádím souhrnný přehled právní legislativy související s podnikatelskými nemovitostmi.

### Stavebně právní legislativa:

- zákon č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (stavební zákon); s účinností do 1. ledna 2007 nahrazen novým stavebním zákonem č. 183/2006 Sb.
- vyhláška č. 137/1998 Sb., o obecných technických požadavcích na výstavbu
- vyhláška č. 369/2001 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace (bezbariérová vyhláška)

### Legislativa v oblasti životního prostředí:

- zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny
- zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu
- zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí
- zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech
- zákon č. 254/2001 Sb., o vodách
- zákon č. 76/2002 Sb., o integrované prevenci a omezování znečištění
- zákon č. 86/2002 Sb., o ovzduší

### Veřejné zakázky:

- zák. č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách

### Další související předpisy:

- zák. č. 40/1964 Sb., občanský zákoník
- zák. č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník
- zák. 344/1992 Sb., o katastru nemovitostí

- zák. 265/1992 Sb., o zápisech práv do katastru nemovitostí
- zák. č. 128/2000 Sb., o obcích
- zák. č. 129/2000 Sb., o krajích
- zák. č. 500/2004 Sb., správní řád

[10]

## 1.2 Základní pojmy

**Zlínský kraj** – Zlínský kraj je regionem čtyř oblastí: Kroměřížska, Vsetínska, Uhersko-Hradíštska a Zlínska. Zlínský kraj leží ve východní části České republiky. Jeho východní okraj tvoří hranici se Slovenskem, na jihozápadě sousedí s krajem Jihomoravským, na severozápadě s Olomouckým a v severní části s Moravskoslezským krajem. Rozlohou zaujímá 3 965 km<sup>2</sup> a počet obyvatel ke konci roku 2005 byl 590 142.



Obr. 1. Zlínský kraj [11]

**Průmyslová zóna** - ucelené souvislé území přibližně obdélníkového tvaru. Toto území je vymezeno v závazné části schváleného územního plánu velkého územního celku či schváleného územního plánu obce jako území současně zastavěné, a to převážně objekty pro průmyslovou výrobu, obchod, služby, nebo jako zastavitelné území vhodné převážně pro umístění průmyslové výroby, obchodu, služeb. Nejedná-li se o průmyslovou zónu připravovanou pro váženého nebo významného investora, musí její výměra činit alespoň 10 ha (jedná-li se o projekt realizovaný v nezastavěném území) nebo alespoň 5 ha (jedná-li se o projekt realizovaný v zastavěném, ale nevyužívaném území). Průmyslovou zónou je

také území, na kterém lze umisťovat objekty pro průmyslovou výrobu, obchod a služby na základě pravomocného rozhodnutí o umístění stavby.

[10]

**Brownfields** – tímto pojmem rozumíme nemovitosti (pozemky, objekty, areály), které nejsou efektivně využívány, jsou zanedbány a případně i kontaminovány. Nemovitosti nelze efektivně využívat, aniž by proběhl proces jejich regenerace. Vznikají jako pozůstatek průmyslové, zemědělské, rezidenční, vojenské nebo jiné aktivity.

[10]

**Greenfields** – znamená urbanistický termín, jenž označuje území, které doposud nebylo zastavěno a je využíváno jako zemědělská půda nebo jde o čistě přírodní plochy. V české odborné terminologii se běžně užívá slovní spojení zelená louka (např. stavby na zelené louce).

[12]

**Regionální rozvoj** je velmi široký pojem a žádná jednoznačná a obecně platná definice neexistuje. V nejužším pojetí je možné si pod tímto pojmem představit pouze ekonomický rozvoj nebo růst určitého územně definovaného celku. Avšak v současné době se pod tímto pojmem rozumí obvykle celkový růst socioekonomického potenciálu a úrovně regionů, aktivace využití místního rozvojového potenciálu, zvyšování konkurenceschopnosti apod.

[2], [13]

### 1.3 Historie průmyslových zón

Začátky organizace zvláštních hospodářských zón lze zaznamenat již před 2000 lety na ostrově Delos v Egejském moři (bezcelní zóny). Srovnatelných metod pro své obchodní aktivity využívala od středověku četná města a přístavy, zejména v západní Evropě (jako příklad lze uvést hanzovní města v Německu či Nizozemí). Jejich útlum nastal v 19. a počátkem 20. století důsledkem vzrůstajících hospodářských zásahů ze stany Spojených států.

Výstavba obdobných průmyslových zařízení proběhla v západní Evropě i Severní Americe už někdy kolem I. světové války. Postupně se pro ně vžilo označení pronajímatelné výrobní objekty nebo pronajímatelné výrobní areály. Výstavba a provoz takovýchto průmyslových

závodů se stále více prosazovala zejména v meziválečném období, ale i po 2. světové válce.

Obnovení zvláštních hospodářských zón v posledních desetiletích byla vyvolána snahou po řešení některých závažných problémů, mezi které lze zařadit potřebu zvýšit exportní výrobu a devizový příjem, aktivizovat podnikatelskou iniciativu, zastavit úpadek velkých průmyslových center, restrukturalizovat ekonomiku určitých oblastí a řešit nezaměstnanost.

Označení zvláštních hospodářských zón se různí, především v závislosti na charakteru hlavní činnosti. Jednotlivé typy zón nejsou obsahově striktně vymezeny. Velký obsahový rozsah zvláštních hospodářských zón a někdy ne přesně postižitelné hranice rozdílu mezi nimi jsou také příčinou, že nebylo dosaženo jejich jednotného mezinárodního označení.

Průmyslové parky, které lze do jisté míry chápat jako předchůdce speciálních zón, začaly vznikat na počátku minulého století ve Velké Británii a ve Spojených státech, jako důsledek obchodů s pozemky. V těchto zemích se většina pozemků prodávala pro zemědělské využití. Majitelé půdy chtěli získat víc peněz jejím prodejem a byli ochotni na taková místa zavést odpovídající infrastrukturu, která by pozemek při prodeji zhodnotila. První průmyslové zóny byly na světě. V Evropě byl vznik průmyslových parků podmíněn restrukturalizací průmyslové základny a snahou o řešení zaměstnanosti.

Průmyslové parky se postupem času staly významným podnětem pro ekonomický rozvoj území, ve kterém se nacházely. V Evropě se průmyslové parky vyvinuly na dva typy. Tím prvním je tzv. klasický průmyslový park, ve kterém investoři staví výrobní průmyslové podniky, a dalším typem jsou vědeckotechnické parky, které slouží jako centra výzkumu. Avšak ty by měly předně umožnit uplatnění vědeckovýzkumných výsledků do praxe. Z toho důvodu se budují v blízkosti výzkumných ústavů a vysokých škol nebo dokonce na jejich území.

Označení zóna a park není přesně vymezeno a užívání těchto názvů je proto velice subjektivní. Obecně by rozdíl mezi zónou a parkem měl být zejména ve vyšší kvalitě prostředí, služeb a managementu v případě parků.

## 1.4 Členění průmyslových zón

### 1.4.1 Členění z hlediska velikosti a významu zóny

Pro stanovení strategií průmyslových zón je praktické rozdělit je na tři základní podle kritéria významu a velikosti zóny v rámci celé oblasti. Jednotlivé zóny by měly mít tyto optimální vlastnosti.

#### Místní průmyslová zóna

- nepřliš velký a náročně zainvestovatelný pozemek s vhodnou dopravní dostupností
- předpokládá se napojení na adekvátní technickou infrastrukturu a komunikační technologie
- vhodně vytvořený dobrý propagační program a propagační materiály, obsahující základní data nejen o samotné zóně, ale také o ekonomických a sociálních podmínkách v okolí (úroveň bydlení, pracovní síly a vzdělání obyvatelstva)
- samozřejmostí u tohoto typu zóny by dále měly být nejen nízké náklady na stavbu a provoz, ale i příznivé podnikatelské klima v komunitě

#### Regionální průmyslová zóna

- větší připravená zóna v blízkosti obce s alespoň 40 000 ekonomicky aktivními obyvateli v dojížděkovém dosahu 45 minut
- vyžaduje velmi kvalitní dopravní napojení, technickou infrastrukturu a adekvátní terénní úpravy, optimální je blízkost dálnice nebo silnice I. třídy, napojení na železnici
- zóna by již měla mít části vyčleněné pro pomocné a neprůmyslové/komerční využití
- nutné jsou dobře zpracované marketingové materiály pro propagaci zóny, výhodou je vlastní manažerský tým zóny

#### Zóna strategického významu

- kompletně připravená plocha s odpovídající rozlohou okolo 100 ha
- v majetku jediného (pokud možno veřejného) vlastníka, s vyřešenými majetkoprávními vztahy včetně restitučních nároků

- prezentovaná pro velké investiční projekty, v územním plánu je zdůrazněno její průmyslové využití (někdy je zóna připravena pouze pro jednoho investora)
- bezprostřední blízkost dálnice a železnice, popřípadě i letiště, podmínkou je minimálně 180 000 obyvatel v dojížděkovém dosahu 45 minut
- marketing je zajišťován specializovaným týmem, nezbytností jsou marketingové materiály, webové stránky a zvučný, zajímavý název

V oblasti přípravy a rozvoje strategických průmyslových zón je logické očekávat v „tandemu“ CzechInvest, protože regionální rozvojové agentury nemají zatím ani dostatečné zdroje financování ani potřebné kompetence ke komplexnímu zabezpečení všech souvisejících činností. Je pravděpodobné, že význam regionálních rozvojových agentur bude postupně vzrůstat u zón regionálního významu a dominantním se může stát i u významnějších místních průmyslových zón.

[1], [14]

#### 1.4.2 Členění z hlediska výběru lokality

Výstavba průmyslových zón může být realizována buď na „zelených loukách“, které nabízejí kvalitní podmínky pro investice zahraničních či domácích investorů nebo lze využít tzv. brownfields, které mají ovšem nevýhodu finančního zatížení investorů při odstraňování škod vzniklých v minulosti.

##### **Brownfields**

Území brownfields v sobě zahrnují značný potenciál dalšího rozvoje a jejich realizace má pozitivní sociální a ekonomický dopad na danou oblast a to i přesto, že jejich příprava je časově a finančně náročná. Brownfields pro nás představují ekonomický zdroj, podnikatelskou aktivitu a příležitost, kterou je potřeba využít. Je to historická stopa, zdroj paměti národa, kulturní a architektonické dědictví, které by se mělo zachovat a rekonstruovat. Na řadě brownfields stojí technicky a kulturně cenné budovy včetně unikátního technologického vybavení, proto by přestavbě měl předcházet průzkum ze strany orgánů památkové ochrany.

[5], [10]



**Tomu, aby byly plochy brownfields efektivně využity, brání řada činitelů. Především k nim patří:**

- kontaminace opuštěných ploch nebezpečnými látkami vyžaduje velké finanční náklady k jejich odstranění
- složité majetkové vztahy, jejichž vyřešení zdržuje proces regenerace ploch a následného nového využití
- areály jsou často přímo určeny pro určitou činnost či výrobu a jejich transformace na jiné využití je mnohdy složitá
- konkurence greenfields, kde je výstavba jednodušší, rychlejší a levnější
- projekty regenerace jsou finančně náročné

**Čím mohou být brownfields zajímavé:**

- často leží v blízkosti městských center a páteřních komunikací, jsou proto potenciálně atraktivními lokalitami pro rozvoj
- zvýšení estetické hodnoty revitalizovaných lokalit
- revitalizace brownfields může sloužit jako katalyzátor investorských aktivit a mít přímý dopad na růst cen pozemků v jejich okolí
- pro investory mohou být brownfields ekonomicky zajímavou nabídkou atraktivních lokalit místo výstavby na zelené louce při okrajích měst
- přináší také nabídku nových pracovních příležitostí a představuje budoucí zdroje příjmů pro obce a města

[15]

Pojmenování brownfields vychází z barvy opuštěných staveb na leteckých a satelitních snímcích. V češtině neexistuje jednoslovný ekvivalent pro tento anglický termín. Některé zdroje uvádějí pojem „deprimující zóna“. Teorie trvale udržitelného rozvoje upřednostňuje před výstavbou na zelené louce raději novou zástavbu brownfields.

[10], [12]

**Mezi areály označované jako brownfields patří:**

- areály průmyslových podniků (včetně areálů, které výhledově vzniknou po ukončení průmyslové výroby)
- areály dolů
- odkaliště
- skládky průmyslových odpadů, chemické skládky
- důlní a průmyslové odvaly
- skládky tuhých komunálních odpadů a zeminy
- rekultivace - důsledek důlních vlivů

**Typy brownfields**

z hlediska původu:

- jsou to opuštěné průmyslové, energetické, těžební, skladovací, zemědělské objekty, vojenské budovy, zchátralé objekty s památkovou hodnotou (kláštery, kostely apod.)

z hlediska polohy:

- zastavěné území měst – v centrální části města
- zastavěné území měst - ve větší vzdálenosti od městských center
- příměstské zóny
- okrajové části malých obcí a vesnic
- mimo urbanizované území

z hlediska možnosti nového využití:

- pozemky schopné najít nové využití v rámci tržních mechanismů (soukromý či veřejný developer, nebo spolupráce obou)
- pozemky, pro které musí být nalezeno nové využití za asistence veřejných finančních prostředků (veřejný developer, nebo spolupráce veřejného a soukromého sektoru)

- pozemky, pro které nové využití není možné nalézt a musí být rekultivovány

[16]

### **Greenfields**

Stavění na „zelené louce“ není ve většině případů žádoucím jevem. Zejména v městském územním plánování by měl být kladen důraz spíše na obnovu, tzv. brownfields, tedy oblastí, které byly v minulosti zastavěny a dnes nejsou využívány. Greenfields představují pro brownfields největšího konkurenta v oblasti získávání investičních prostředků na rozvoj. Rozvoj greenfields je totiž mnohem levnější než v případě brownfields.

[5], [12]

### **Výhody greenfields:**

- rychlá příprava a realizace
- většinou kompletně vybudovaná infrastruktura
- bez ekologického zatížení
- úspora finančních prostředků, protože značnou část nákladů na sebe převzal stát či zainteresovaná obec
- není potřeba financovat nákladnou revitalizaci
- lepší dostupnost zóny, situovány často v blízkosti hlavních dopravních uzlů
- řešení na míru
- vlastní výběr managementu, pracovníků
- vlastní firemní kultura

### **Nevýhody greenfields:**

- spory o vlastnictví pozemků
- dlouhá doba výstavby nového závodu, najmutí a zaškolení pracovníků
- administrativní překážky

[17]

## 1.5 Proč zakládat průmyslové zóny

Soustředění průmyslových podniků do zón je v současné době trendem, který přináší mnoho výhod, mezi něž patří například:

- výroba je soustředěna mimo klidové zóny určené k bydlení
- vyřešení dopravní obslužnosti
- více průmyslových závodů na jednom místě znamená snížení nákladů na výstavbu inženýrských sítí a přístupových komunikací
- výstavba podle přísných ekologických norem má minimální dopady na životní prostředí

Budování průmyslových zón přináší kladné dopady i v oblasti sociální, a to zejména na:

- růst podnikatelských aktivit
- příliv investic
- tvorbu nových pracovních míst
- rozvoj dopravní infrastruktury
- celkový rozvoj regionu

Mezi hlavní komparativní výhody průmyslových zón patří především dlouhodobá průmyslová tradice regionu, kvalifikovaná pracovní síla, příznivá dopravní poloha, pozemky v majetku města a dispozice základní inženýrské sítě - voda, kanalizace, plyn, elektrická energie, telekomunikace.

Cílem zakládání hospodářských parků neboli průmyslových zón je vytvoření podmínek pro podnikání ve vybraných regionech a posílit jejich hospodářský potenciál. Investoři mohou rozvíjet svoji hospodářskou činnost v oblasti lehkého průmyslu bez negativního vlivu na životní prostředí na stavebních pozemcích, které jsou vybavené inženýrskými sítěmi (komunikace, elektřina, plyn, voda, kanalizace apod.). Činnost investorů bude vytvářet v daném regionu nové pracovní příležitosti a přinese také nemalé finanční prostředky ve formě daní a odvodů do rozpočtů obcí i státu. Ti, kteří mají zájem o podnikání v parku, se mohou ucházet buď o pronájem nebo koupi pozemků, které potřebují ke svým aktivitám. Tržní cena nemovitostí vychází ze znaleckého posudku,

přihlíží se i k výši vynaložených investičních nákladů do infrastruktury, atraktivitě a k rozlehlosti pozemku požadovaného investorem.

[6], [18]

## 2 AGENTURA CZECHINVEST

Agentura pro podporu podnikání a investic CzechInvest je státní příspěvkovou organizací, která je podřízená Ministerstvu průmyslu a obchodu ČR. Posiluje konkurenceschopnost české ekonomiky prostřednictvím podpory malých a středních podnikatelů, podnikatelské infrastruktury, inovací a získáváním zahraničních investic z oblasti výroby, strategických služeb a technologických center.

V rámci zjednodušení komunikace mezi státem, podnikateli a Evropskou unií CzechInvest zastřešuje celou oblast podpory podnikání ve zpracovatelském průmyslu, a to jak z prostředků EU, tak ze státního rozpočtu ČR. CzechInvest také propaguje Českou republiku v zahraničí jako lokalitu vhodnou pro umístování mobilních investic. Agentura je výhradní organizací, která smí nadřízeným orgánům předkládat žádosti o investiční pobídky. Podporuje české firmy, které mají zájem zapojit se do dodavatelských řetězců nadnárodních společností. Prostřednictvím svých služeb a rozvojových programů CzechInvest přispívá k rozvoji domácích firem, českých a zahraničních investorů i celkového podnikatelského prostředí.

[4], [10]

### 2.1 Služby CzechInvestu:

- informace o možnostech podpory pro malé a střední podnikatele
- implementace dotačních programů financovaných EU a státem
- správa databáze podnikatelských nemovitostí
- formální poradenství k projektům
- podpora subdodavatelů – správa databáze českých dodavatelských firem
- zprostředkování státní investiční podpory
- pomoc při realizaci investičních projektů
- AfterCare – služby pro zahraniční investory, kteří již působí v České republice, podpora při reinvesticích

Agentura pro podporu podnikání a investic založila na začátku roku 2004 síť třinácti regionálních kanceláří ve všech krajských městech. Důvodem pro vznik těchto poboček

bylo rozšíření nabídky služeb. Vedle podpory investic domácích a zahraničních firem se CzechInvest zaměřil také na podporu podnikání malých a středních podniků prostřednictvím programů strukturálních fondů EU. Záměrem CzechInvestu bylo přiblížit své služby co nejvíce všem svým klientům. Zřízením regionálních kanceláří vznikla kontaktní místa, kde mohou podnikatelé získat souhrnné informace o formách podpory podnikání zajišťovaných CzechInvestem.

#### **Pracovníci regionální kanceláře:**

- poskytují informace o službách agentury CzechInvest
- pomáhají firmám, které mají zájem realizovat svou investici v daném regionu
- konzultují se zástupci firem možnosti podpory podnikání z programů strukturálních fondů EU, které CzechInvest zajišťuje
- spolupracují se zástupci místní správy a samosprávy, školami a dalšími regionálními institucemi při hledání příležitostí rozvoje podnikatelského prostředí regionu

[10]

## **2.2 Průmyslové zóny**

Mezi podnikatelské nemovitosti, které se nacházejí v zorném úhlu CzechInvestu, patří bezesporu průmyslové zóny. Průmyslové zóny poskytují ekonomický přínos zejména v podobě nově vytvořených pracovních míst a efektů vyplývajících z výše investovaného kapitálu přicházejících investorů na zóny. Nově vytvořená pracovní místa mají vysokou přidanou hodnotu obzvláště v regionech s vyšší nezaměstnaností. Investice a přímo vytvořená pracovní místa přinášejí i další efekty v podobě nových pracovních příležitostí u subdodavatelů a navazujících služeb pro přicházející investory.

Agentura CzechInvest aktivně působí v oblasti průmyslových zón již od roku 1998, kdy začala realizovat Program na podporu rozvoje průmyslových zón. Tento program Ministerstva průmyslu a obchodu poskytoval podporu ze státního rozpočtu mj. na projekty výstavby a regenerace průmyslových zón a příslušné infrastruktury. V roce 2006 byl schválen navazující Program na podporu podnikatelských nemovitostí a infrastruktury,

díky němuž pokračuje podpora výstavby a rozvoje podnikatelských nemovitostí (převážně strategických průmyslových zón) a regenerace lokalit brownfieldů.

[4], [10]

### **2.3 Program na podporu rozvoje průmyslových zón**

Program na podporu rozvoje průmyslových zón (dále jen PPRPZ) je součástí komplexního přístupu v podpoře zahraničních investic a současně podpory rozvoje konkurenceschopnosti v regionálním měřítku.

PPRPZ definuje pravidla a stanovuje podmínky pro poskytování podpory obcím, svazkům obcí, krajům, rozvojovým společnostem a významným investorům. Podpora je poskytována formou přímých dotací, dotací úroků a návratných finančních výpomocí z prostředků státního rozpočtu a formou bezúplatných či zvýhodněných převodů státního majetku za účelem podpory rozvoje průmyslových zón. Program přispívá ke zvyšování konkurenceschopnosti investičního prostředí zvláště v hospodářsky slabých či strukturálně postižených regionech a také k vytváření předpokladů pro vznik nových pracovních míst.

PPRPZ je orientován na přípravu průmyslových zón, regeneraci brownfields, podporu výstavby nájemních hal a podporu zvyšování konkurenceschopnosti průmyslových zón v rámci podprogramu Akreditace průmyslových zón.

[10]

#### **PPRPZ se skládá ze čtyř podprogramů:**

1. Příprava průmyslových zón
2. Regenerace průmyslových zón
3. Výstavba a rekonstrukce nájemních objektů
4. Akreditace průmyslových zón

PPRPZ poskytuje podporu ze státního rozpočtu zejména na projekty výstavby a regenerace průmyslových zón a příslušné infrastruktury. Podpora může mít podobu dotace na investiční přípravu nových, regenerací postižených a rozvoj již existujících průmyslových zón.



Kromě finanční podpory může v rámci PPRPZ požádat kraj, obec či svazek obcí o zvýhodněný převod pozemků, které jsou majetkem státu, nebo u kterých vykonává správu majetku státu

Pozemkový fond ČR. Další formou podpory jsou prostředky poskytované na vybavení, školení a akreditaci manažerů průmyslových zón.

Správcem Programu na podporu rozvoje průmyslových zón je Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR, ale vykonavatelem všech operací v rámci tohoto Programu je Agentura pro podporu podnikání a investic – CzechInvest, příspěvková organizace Ministerstva průmyslu a obchodu ČR.

### **2.3.1 Příprava průmyslových zón**

Cílem podpory je připravit podmínky pro rozvoj projektů investiční výstavby, a to v sektorech zpracovatelského průmyslu, strategických služeb a technologických center, v oblasti výzkumu a vývoje. Dalším cílem je zvýšit schopnost České republiky obstát v konkurenci mezinárodního trhu přímých zahraničních investic, přispět k procesu restrukturalizace průmyslu v České republice otevřením moderních výrobních provozů s nízkou surovinovou a energetickou závislostí, vysokou přidanou hodnotou a velkým exportním potenciálem. A v neposlední řadě v důsledku toho vytvořit předpoklady pro vznik nových pracovních příležitostí.

### **2.3.2 Regenerace průmyslových zón**

Cílem podprogramu je vytvoření nových typů výroby, které mají nízkou surovinovou a energetickou závislost a vysoký exportní potenciál. Úkolem je také podpořit obnovu životního prostředí a vytvořit předpoklady pro vznik nových pracovních příležitostí.

### **2.3.3 Výstavba a rekonstrukce nájemních objektů**

Záměrem podpory je stimulovat výstavbu a rekonstrukci výrobních hal a objektů pro strategické služby na území průmyslových zón za účelem jejich pronájmu moderním výrobním podnikům a podnikům z oblasti strategických služeb a technologických center. Tyto podniky zde vytvoří nová pracovní místa v oborech zpracovatelského průmyslu.

### 2.3.4 Akreditace průmyslových zón

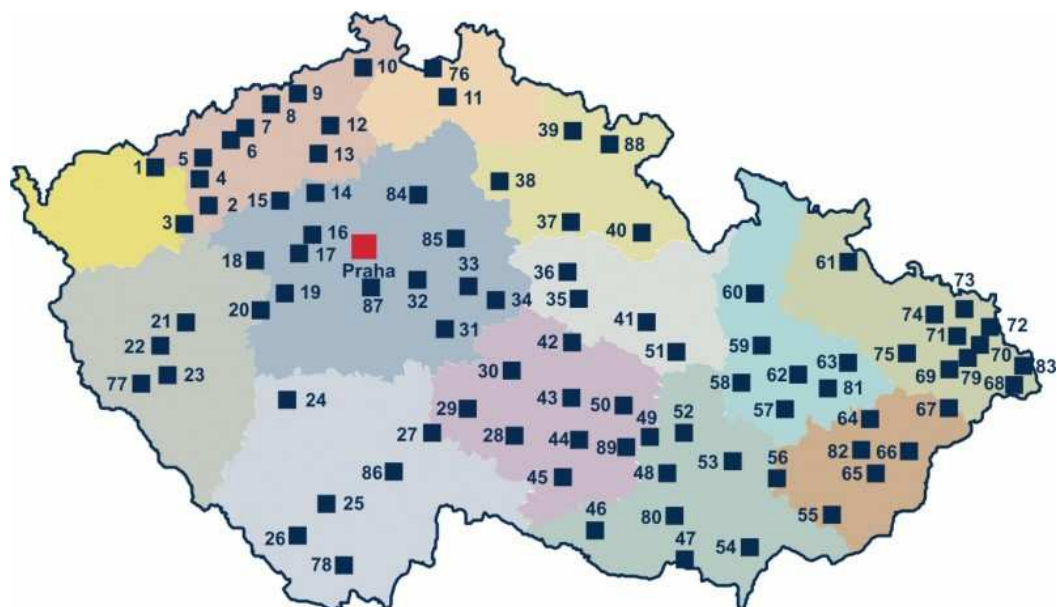
Cílem podprogramu je vytvoření kvalifikačních a technických předpokladů pro zabezpečení profesionální správy průmyslových zón a přispět tím ke zvýšení jejich konkurenceschopnosti a k vyšší obsazenosti. Podpora přispěje k lepšímu zhodnocení prostředků státního rozpočtu na přípravu technické infrastruktury průmyslových zón již vynaložených a přitom k vytvoření předpokladů pro správný výběr dalších lokalit již ve fázi přípravy investičního záměru tak, aby průmyslové zóny splňovaly náročné požadavky, které jsou na ně v prostředí mezinárodní konkurence kladeny.

### 2.3.5 Výsledky činnosti agentury CzechInvest v oblasti průmyslových zón

V letech 1998 - 2006 bylo podpořeno 102 průmyslových zón. Investovalo zde přes 398 nových podniků, které zaměstnaly dohromady více než 63 tisíc lidí a zavázaly se, že do konce roku 2008 vytvoří celkem 92 tisíc pracovních míst a investují 162 mld. korun. V období 1998 - 2006 bylo na podporu rozvoje průmyslových zón vynaloženo 7,2 mld. korun. Většina podpořených zón je už plně obsazena investory, což jistě také svědčí o úspěchu tohoto programu. Podle pravidelné statistiky obsazenosti zón podpořených ze státního rozpočtu jsou plochy obsazeny v průměru ze 71 %.

Tab. 1. Podpořené průmyslové zóny v letech 1998 – 2006 [10]

Rok	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Počet podpořených zón	2	20	46	58	71	79	89	92	102
Počet investorů	0	36	67	131	166	208	284	360	398
Počet ohlášených nových pracovních míst	0	7991	24962	39626	43821	49076	57369	72338	92308
Počet vytvořených nových pracovních míst	0	4650	7619	15806	21857	22718	32948	50810	63830
Výše investice ze strany investora (mil. Kč)	0	10754	54799	88491	103387	117307	137332	147475	161851
Výše státní podpory (mil. Kč)	61	357	602	1117	2353	3202	4260	5627	7227



Obr. 2. Mapa podpořených průmyslových zón v letech 1998 - 2006 [10]

Vysvětlivky:

1 Klášterec nad Ohří 2 Žatec (2)\*\* 3 Podbořany (2)\*\* 4 Kadaň 5 Chomutov (2)\*\* 6 Most  
 7 Bílina 8 Teplice 9 Přestanov 10 Rumburk 11 Liberec 12 Ústí nad Labem 13 Lovosice  
 (2)\*\* 14 Slaný 15 Louny 16 Kladno 17 Unhošť 18 Tuchlovice 19 Zdice 20 Žebrák 21  
 Plzeň (2)\*\* 22 Úherce 23 Stod 24 Blatná 25 Písek 26 Prachatice 27 Kamenice nad Lipou  
 28 Jihlava 29 Pelhřimov 30 Havlíčkův Brod 31 Zruč nad Sázavou 32 Velim 33 Kolín 34  
 Kutná Hora 35 Chrudim 36 Pardubice 37 Hradec Králové 38 Jičín (2)\*\* 39 Vrchlabí 40  
 Kvasiny 41 Svitavy 42 Ždírec nad Doubravou (2)\*\* 43 Žďár nad S. 44 Velké Meziříčí 45  
 Třebíč 46 Znojmo 47 Mikulov 48 Brno (2)\*\* 49 Kuřim 50 Bystřice nad Pernštejnem 51  
 Moravská Třebová 52 Blansko 53 Vyškov (2)\*\* 54 Hodonín 55 Staré Město 56  
 Brankovice 57 Prostějov 58 Litovel 59 Uničov 60 Šumperk 61 Krnov 62 Olomouc (3)\*\*  
 63 Hranice 64 Valašské Meziříčí 65 Zlín 66 Vsetín 67 Kopřivnice 68 Třinec 69 Frýdek-  
 Místek (2)\*\* 70 Třanovice 71 Paskov 72 Český Těšín 73 Karviná 74 Ostrava (3)\*\* 75  
 Mošnov 76 Hrádek nad Nisou 77 Domažlice 78 Český Krumlov 79 Nošovice 80  
 Pohořelice 81 Velká Bystřice 82 Holešov 83 Jablůnkov 84 Mladá Boleslav 85 Nymburk 86  
 Tábor 87 Zlatníky 88 Trutnov 89 Velká Bíteš

\*\* Číslo v závorce znamená počet průmyslových zón v dané lokalitě.

*Tab. 2. Průmyslové zóny podpořené v rámci Programu  
na podporu rozvoje průmyslových zón [10]*

Kraj	Velikost území PZ podpořené podle PPRPZ (ha)	Celková dotace (mil.Kč)	Převod pozemků PF ČR (ha)
Jihomoravský	243,33	378,26	25,01
Jihočeský	109,80	49,40	32,18
Vysočina	139,61	165,49	30,48
Královéhradecký	77,26	144,44	3,56
Liberecký	52,89		30,89
Olomoucký	170,36	151,85	24,03
Moravskoslezský	584,49	750,26	16,71
Pardubický	107,20	91,30	8,00
Plzeňský	289,08	1 076,04	24,90
Středočeský	451,68	2 016,49	52,77
Ústecký	811,02	754,21	95,72
Zlínský	49,09	42,49	20,00
<b>CELKEM</b>	<b>3 085,81</b>	<b>5 620,23</b>	<b>364,25</b>

Z tabulky je patrné, že největší část podpor z PPRPZ obdržel Středočeský kraj, a to díky průmyslové zóně v Kolíně, která získala podporu téměř 2 mld. Kč. Naopak nejmenší dotace byla poskytnuta Zlínskému kraji.

Největší rozlohu, která je Programem na podporu rozvoje průmyslových zón podporována, zaujímá Ústecký kraj. Tento kraj má na svém území průmyslovou zónu Žatec – Triangle, která má rozlohu 360 ha.

## 2.4 Program na podporu podnikatelských nemovitostí a infrastruktury

Program na podporu podnikatelských nemovitostí<sup>1</sup> a infrastruktury (dále jen PPPNI) definuje pravidla a stanovuje podmínky pro poskytování podpory obcím, krajům nebo podnikatelským subjektům na projekty na podporu rozvoje strategických průmyslových zón, výstavby a regenerace nemovitostí pro podnikání, včetně příslušné infrastruktury pro většinou již známé investory. Podpora je v rámci PPPNI poskytována formou přímých dotací, návratných finančních výpomocí a formou bezúplatných či zvýhodněných převodů státního majetku. Program přispívá ke zkvalitnění podnikatelské infrastruktury, vzniku funkčního trhu nemovitostí pro podnikání a ke zlepšování investičního a životního prostředí.

[10]

### PPPNI se skládá ze čtyř podprogramů:

1. Příprava a rozvoj podnikatelských zón
2. Regenerace nevyužívaných území - brownfieldů
3. Výstavba a rekonstrukce objektů
4. Marketing a management podnikatelských nemovitostí

Cílem Programu na podporu podnikatelských nemovitostí a infrastruktury je zajistit nutné předpoklady a podmínky ke vzniku a rozvoji podnikatelských nemovitostí včetně související infrastruktury a přispět tak ke vzniku funkčního trhu nemovitostí a k zlepšení investičního a životního prostředí. Program je orientován na podporu projektů realizovaných ve všech hlavních fázích životního cyklu nemovitostí (projektů přípravy, výstavby, rozvoje i regenerace nemovitostí).

---

<sup>1</sup> Podnikatelská nemovitost – pozemek nebo budova včetně příslušné infrastruktury, která je určena k podnikání. Zahrnuje podnikatelské zóny a podnikatelské objekty.

Podnikatelské zóny – ucelená zastavitelná plocha nebo zastavěné území, na které lze v souladu se schválenou územně plánovací dokumentací umístit podnikatelské objekty.

Podnikatelské objekty – objekt určený převážně pro uživatele nemovitosti (např. výrobní hala nebo administrativní budova včetně případných funkčně souvisejících objektů).

Správce PPPNI je Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR (dále jen MPO). Poskytovatelem podpory je Správce programu a v případě zvýhodněných převodů nemovitostí též územní samosprávné celky. Implementační agenturou se rozumí Agentura pro podporu podnikání a investic CzechInvest, příspěvková organizace MPO.

Program je schválen pro období 2005 – 2009.

#### **2.4.1 Příprava a rozvoj podnikatelských zón**

Cílem podpory je zajištění dostatečné nabídky podnikatelských nemovitostí a infrastruktury pro uživatele nemovitosti a zkvalitnění stávajících podnikatelských nemovitostí a infrastruktury. Účelem je připravit podmínky pro rozvoj projektů investiční výstavby v sektorech zpracovatelského průmyslu, strategických služeb, technologických center a výzkumu a tím zvýšit konkurenceschopnost České republiky na mezinárodním trhu přímých zahraničních investic. Dále přispět k procesu restrukturalizace průmyslu otevřením moderních výrobních provozů (nízká surovinová a energetická závislost, vysokou přidanou hodnotou a velkým exportním potenciálem). Předpokladem je vznik nových pracovních příležitostí.

#### **2.4.2 Regenerace nevyužívaných území - brownfieldů**

Záměrem podpory je přispět k procesu restrukturalizace průmyslu nahrazením starých výrobních provozů moderními typy výroby (s nízkou surovinovou a energetickou závislostí, vysokou přidanou hodnotou a velkým exportním potenciálem), podpořit rekultivaci životního prostředí, odstranění ekologických škod a vytvořit předpoklady pro vznik nových pracovních příležitostí.

#### **2.4.3 Výstavba a rekonstrukce objektů**

Cílem podprogramu je podpořit výstavbu či rekonstrukci podnikatelských objektů pro strategické investory.

#### **2.4.4 Marketing a management podnikatelských nemovitostí**

Podprogram je zaměřen na vytvoření kvalifikačních a technických předpokladů pro zabezpečení profesionální správy podnikatelských parků. Tím docílit zvýšení jejich konkurenceschopnosti a jejich vyšší obsazenosti. Podpora přispěje k lepšímu zhodnocení

prostředků státního rozpočtu na přípravu technické infrastruktury podnikatelských zón již vynaložených a zároveň k vytvoření předpokladů pro správný výběr dalších lokalit už ve fázi přípravy investičního záměru tak, aby podnikatelské nemovitosti splňovaly náročné požadavky, které jsou na ně kladeny v prostředí mezinárodní konkurence.

[10]

## **II. PRAKTICKÁ ČÁST**



### 3 PRŮMYSLOVÉ ZÓNY VE ZLÍNSKÉM KRAJI

Zlínský kraj je průmyslovým regionem s tradicí strojírenského, gumárenského, plastikářského, kovodělného, elektrotechnického, kožedělného a chemického průmyslu a stavebnictví.

Důvodů, proč investovat ve Zlínském kraji, můžeme najít hned několik. Nejenom bohatá tradice v průmyslové výrobě, ale například také vysoký potenciál odborné, kvalifikované pracovní síly, velice příjemné životní prostředí, krásná příroda, možnost využití investičních pobídek a připravené průmyslové zóny. Právě vytvoření kvalitních průmyslových zón je základním impulsem pro nastartování přílivu zahraničních investic v kraji.

Důležitou roli ve vytváření průmyslových zón hraje také přítomnost Univerzity Tomáše Bati a jejích výzkumných programů i existence Technologického inovačního centra jako společného podniku univerzity a kraje, který je zaměřen na oblast inovací.

Ve Zlínském kraji se nachází 17 průmyslových zón, z toho většina není plně využita nebo není dosud využívána vůbec. Následující tabulka zobrazuje průmyslové zóny ve Zlínském kraji podle okresů a také dle rozlohy jednotlivých zón.

*Tab. 3. Průmyslové zóny ve Zlínském kraji*

Okres	Průmyslová zóna	Rozloha (v ha)
Kroměříž	Hulín - východ	24,6
	Hulín - jih	25,0
	Záhumenní	71,3
	Odskaštičí	90,1
	Zápotočí	163,9
	Za drahou	187,8
	Letiště Holešov	273,7
Uherské Hradiště	Staré Město - Špilov	12,6
	Staré Město - Hlaviny	24,8
	Uherský Brod - U Slovákých strojíren	30,0
	Kunovice- Dlouhé	66,0
Vsetín	Kelč - Za lázenkou	19,0
	Rožnov pod Radhoštěm - Zubří - Zubersko	20,0
	Bobrky	44,9
	Lešná	53,9
Zlín	Zlín - Cecilka	16,8
	Spytihněv	83,7

### 3.1 Konkretizace zájmového území pro realizování cíle práce

Ve Zlínském kraji existují velké rozdíly mezi jednotlivými okresy, a to zejména v ekonomické oblasti. Nezaměstnanost ve Zlínském kraji dlouhodobě klesá, koncem února 2008 činila míra nezaměstnanosti v kraji 6,1 %, což je mírně nad celorepublikovým průměrem, který byl ve stejném období 5,9 %. Avšak situace v jednotlivých okresech se výrazně liší. Okresy Zlín a Uherské Hradiště mají nižší míru nezaměstnanosti než je průměr v České republice, konkrétně 5 % a 5,6 %. Naproti tomu okresy Vsetín a Kroměříž se shodnou mírou nezaměstnanosti 7,2 % jsou na tom podstatně hůře. V těchto dvou okresech si hledá práci více než 4,5 tis. obyvatel. Firmy nejčastěji požadují zedníky, svářeče, nástrojáře a zámečníky, obsluhu obráběcích strojů a strojů na výrobu pryžových výrobků.

Důležitým faktorem pro ekonomický růst kraje je rozvoj výrobní sféry. Současný stav nezaměstnanosti v okresech Vsetín a Kroměříž by tak mohly významně ovlivnit vznikající či plánované průmyslové zóny, které jsem analyzovala v této kapitole.

### 3.2 Okres Vsetín



Obr. 3. Okres Vsetín [19]

Okres Vsetín se rozprostírá v severní části Zlínského kraje. Důležitými průmyslovými centry v okrese jsou kromě Vsetína, který je správním střediskem, také Valašské Meziříčí,

Rožnov pod Radhoštěm, Zubří a Karolinka. V regionu je soustředěn sklářský a gumárenský průmysl, působí zde zejména podniky strojírenské, elektrotechnické a textilní.

Na území okresu jsou připraveny tři průmyslové zóny. Jsou to zóny ve městě Vsetín – Bobrky, ve Valašském Meziříčí - Lešná, v Kelči – Za lázenkou a v Rožnově pod Radhoštěm – Zubří – Zubersko.

### 3.2.1 Bobrky

Průmyslová zóna Bobrky I byla realizována v letech 2002 – 2003 za pomoci přibližně jedenáctimilionové dotace od Czechinvestu. Průmyslová zóna Bobrky II byla dokončena v roce 2006 a město Vsetín ji uskutečnilo za pomoci dotace z EU, která činila téměř 35 mil. Kč. Zatímco průmyslová zóna Bobrky I je určena především větším podnikům a společnostem, Bobrky II slouží středním a menším podnikům.



Obr. 4. Průmyslová zóna Bobrky II [20]

#### Základní údaje:

Plocha: 44,9 ha

Geografická poloha: Lokalita průmyslové zóny se nachází v části Bobrky, na severozápadním okraji města Vsetína ve směru výjezdu na Valašské Meziříčí.

Funkční náplň: Nenáročná řemeslná výroba a výrobní služby.

Mezi **investory**, kteří využívají průmyslovou zónu patří:

- Hirschmann Czech, s.r.o., výrobce a prodejce dílů a příslušenství pro motorová vozidla
- ASPRO, družstvo služeb a prací, zateplovací systémy
- JAPA Vsetín spol. s r.o., firma zabývající se obráběním hotových materiálů
- COLEMAN S.I., a.s., obchodní společnost nabízející komplexní služby spojené s dodávkou materiálů pro stavbu a rekonstrukci střech
- RAMACH-AUTO s.r.o., prodejce automobilů, náhradních dílů a příslušenství Renault

### Doprava:

Silnice: Zóna je přístupná po silnicích I. a III. třídy, je zde také zavedena MHD.

Železnice: Železniční stanice jsou nejbližší v Jablůnce - 3 km a ve Vsetíně - 5 km.

Letiště: Mezinárodní veřejné letiště Ostrava – Mošnov je vzdáleno 50 km.

### 3.2.2 Lešná

Zóna Lešná vznikla v reakci na ohlášený záměr firmy Philips vybudovat v regionu závod na výrobu obrazovek. Dodavatel Philipsu do Valašského Meziříčí nepřišel, protože investici nakonec získaly Hranice. Radnice se snažila získat pro průmyslovou zónu strategického investora, následně však od záměru upustila a zónu nabídla všem.



Obr. 5. Průmyslová zóna Lešná [21]

**Základní údaje:**

Plocha: 53,9 ha

Geografická poloha: Lokalita s rovinatým terénem nacházející se severně od Valašského Meziříčí. Plocha je vymezena oboustranně podél stávající komunikace I/35. Na severovýchodě je ohraničena koridorem navržené rychlostní komunikace R35, na východě stávající zástavbou obce Lešná a Příluky a na západě stávající zástavbou obce Lhotka nad Bečvou a Lešenským mlýnem.

Funkční náplň: Průmyslová výroba.

Mezi **investory**, kteří využívají průmyslová zónu patří:

- CIE PLASTY CZ. s.r.o., výrobce plastových dílů pro automobilový průmysl
- SCHOTT CR, a.s., výrobce speciálních materiálů, komponentů a systémů pro odvětví průmyslu domácích spotřebičů, optiky, elektroniky, farmacie a regenerativních energií
- IKO Sales International, výrobce asfaltových střešních šindelů
- místní podniky, které se vystěhovaly z centra a jiných zatížených částí města

**Doprava:**

Silnice: Lokalita je oboustranně přímo napojená na stávající silnici I/35 E442 Polsko - Liberec - Turnov (R10) - Svitavy - Olomouc - Lipník n. Bečvou - Valašské Meziříčí - Rožnov p. Radhoštěm - Slovensko. Příznivá poloha PZ ve vztahu k připravované přestavbě silnice I/35 v kategorii rychlostní silnice v úseku Palačov - Lešná (MÚK Lešná - 1 km) s návazností na R48 E462 (MÚK Palačov - 8 km) Bělotín - Nový Jičín - Frýdek-Místek - Polsko. Ředitelství silnic a dálnic ČR vybuodovalo provizorní sjezd z budoucí rychlostní silnice I/35 Valašské Meziříčí - Lešná.

Železnice: Lokalita se přimyká k hlavní celostátní trati č. 280 Hranice na Moravě - Valašské Meziříčí - Vsetín - Horní Lideč - Slovensko s nejbližší železniční stanicí Lhotka nad Bečvou - 0,5 km. Návaznost na II. a III. tranzitní koridor a VI. multimodální transevropský tah je zajištěn v Hranicích na Moravě (28

km). Napojení PZ na hlavní trať č. 280 je navrhováno vlečkovou kolejí z Lhotky nad Bečvou.

Letiště: Mezinárodní veřejné letiště Ostrava-Mošnov - 50 km; neveřejné vnitrostátní letiště Kroměříž - 45 km, heliport Valašské Meziříčí - 5 km, navrhované letiště Valašské Meziříčí - 3,5 km.

Lodní doprava: Výhledově sledovaná oderská větev průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe. Nejbližší plánované přístavy Hranice - 25 km, Přerov - 50 km.

### 3.2.3 Rožnov pod Radhoštěm - Zubří – Zubersko

#### Základní údaje:

Plocha: 20 ha

Využívaná plocha: Dosud nevyužívaná průmyslová zóna.

Geografická poloha: Lokalita je situována na rozmezí měst Rožnov pod Radhoštěm a Zubří do prostoru mezi vodoteč (řeka Bečva) a silnicí I/35. Terén je rovinný.

Funkční náplň: Lehká průmyslová výroba.

Stav přípravy/využití: Průmyslová zóna zatím není využívána.

#### Doprava:

Silnice: Zóna v těsném kontaktu se silnicí I/35. Návaznost na postupně realizovanou dálnici D47; Hranice - 35 km.

Železnice: V blízkosti koncová regionální železniční trať č. 281 - Rožnov pod Radhoštěm - 1,5 km, Zubří - 1km. Přímé zavlečkování areálu není reálné - trať oddělená silnicí I. třídy.

Letiště: Mezinárodní veřejné letiště Ostrava-Mošnov – 40 km, veřejné mezinárodní letiště Kunovice – 85 km.

Lodní doprava: Potenciální výhledová návaznost na průplavní spojení Dunaj-Odra-Labe, přístav Hranice – 40 km.

### 3.2.4 Kelč – Za lázenkou

#### Základní údaje:

Plocha: 19 ha

Využívaná plocha: Dosud nevyužívaná průmyslová zóna.

Geografická poloha: Zónu tvoří tři dílčí plochy přiléhající jižně, východně a severně k stávajícím zemědělským provozům.

Funkční náplň: Blíže nespecifikovaná průmyslová výroba.

Stav přípravy/využití: U průmyslové zóny Kelč - Za lázenkou nedošlo k žádným změnám od roku 2004.

#### Doprava:

Silnice: Dopravní zpřístupnění lokality silnicemi III. třídy s návazností na silnici II/439 a silnici I/35 (dostupnost silnice I. třídy – 10 km). Návaznost na postupně budovanou dálnici D47; Hranice – 12 km. Návaznost na výhledovou čtyřpruhovou silnici I/35 se západním obchvatem Valašského Meziříčí -15 km.

Železnice: Zóna bez přímého napojení na železnici. Návaznost na celostátní železniční trať Teplice nad Bečvou – 10 km, Hustopeče nad Bečvou – 6 km, Valašské Meziříčí – 14 km.

Letiště: Mezinárodní veřejné letiště Ostrava-Mošnov – 45 km, veřejné mezinárodní letiště Kunovice – 80 km.

Lodní doprava: Potenciální výhledová návaznost na průplavní spojení Dunaj-Odra-Labe, přístav Hranice – 12 km.

### 3.3 Okres Kroměříž



Obr. 6. Okres Kroměříž [19]

Okres Kroměříž se nachází v západní části Zlínského kraje. Důležitými komunikačními a hospodářskými uzly regionu jsou města Kroměříž, Hulín, Holešov, Bystřice pod Hostýnem, Chropyně a Koryčany. Struktura průmyslu je od dřevozpracujícího a nábytkářského, přes strojírenský a elektrotechnický až po zpracování zemědělských plodin.

K rozvoji celé oblasti by měly přispět zejména průmyslové zóny navržené v územní prognóze Zlínského kraje. Tyto lokality jsou předkládány jako variantní řešení, ze kterého by mělo být vybráno několik nejvhodnějších oblastí. Nadmístní význam těchto ploch je dán především jejich velikostí a v případě realizace i počtem pracovních míst, které příslušná lokalita vytvoří.

Základní kritéria, která hrála roli při výběru vhodných území:

- rozloha minimálně 50 ha
- pravidelný tvar pozemku blíží se obdélníku nebo čtverci
- dobrá dopravní dostupnost na nadřazené stávající či navrhované dopravní síť (dálnice, rychlostní komunikace, silnice I. třídy, železnice)
- umístění mimo záplavová území
- bezkonfliktnost se zájmy ochrany krajiny a přírody



Navrhované lokality lze rozdělit do dvou skupin, a to na plochy:

- strategického významu – výměra nad 100 ha (Letiště Holešov, Za drahou a Zápotočí)
- regionálního významu – ostatní (Odskaštičí, Záhumenní)

### 3.3.1 Letiště Holešov

Vznik strategické průmyslové zóny byl oficiálně schválen už v polovině roku 2003. O dva roky později bylo vyjednáno se zástupci CzechInvestu rozšíření plochy Průmyslové zóny Holešov na rozlohu asi 280 hektarů a tím se zařadila mezi nejvýznamnější rozvojové lokality v České republice. Tuto skutečnost následně zohlednila i Vláda České republiky, která ji svým usnesením zařadila do kategorie Strategických průmyslových zón České republiky. Jde o jednu z šesti průmyslových zón se strategickým významem, jejichž vznik zásadním způsobem podporuje nebo podporoval stát (kromě Holešova to jsou zóny v Kolíně, Mostě, Žatci, Mošnově a také Nošovicích).

Území průmyslové zóny je vhodné z hlediska základových podmínek, protože jde o rovinnou lokalitu bez svahových deformací, nepoddolovanou a naprosto mimo zátopové oblasti. Umístění zóny není v rozporu se zájmy ochrany přírody a krajiny (zemědělský půdní fond, lesní půdní fond, archeologická naleziště, apod.).

Zlínský kraj usiluje o vznik průmyslové zóny v Holešově již několik let. Stavbaři v závěru roku 2007 zahájili přípravné práce a ještě letos přistoupí k výstavbě inženýrských sítí. Základní infrastruktura by měla být dokončena v prosinci roku 2009. Potom začnou pozemky obsazovat investoři. Předpokládá se, že díky zóně vznikne až 12.000 pracovních míst, sníží se rozdíl mezi průměrným výdělkem ve Zlínském kraji a v celé České republice, zrychlí se tempo růstu hrubého domácího produktu a oživí se podnikatelské prostředí. Náklady na vybudování infrastruktury pro Strategickou průmyslovou zónu Holešov činí asi 1,138 mld. korun. Z toho je 853 mil. korun, tedy asi 75 % hrazeno přímo ze státního rozpočtu.

Vzhledem k velikosti zóny je potřebné, aby vstup jednotlivých investorů měl určitý řád a jasná pravidla. Proto si nechal správce Průmyslové zóny Holešov (krajem vlastněná společnost Industry Servis ZK) vytvořit odbornou studii. Urbanistická studie zpracovaná Fakultou architektury ČVUT v Praze řeší vnitřní dělení zóny, dále navrhuje rozdělení

plochy na pět hlavních částí, způsoby výběru pozemků pro konkrétní investory nebo několik variant dopravní infrastruktury uvnitř zóny. Navíc bude mít celý areál vlastní výtvarné řešení.

O investorech bude rozhodovat Zlínský kraj a prostřednictvím agentury CzechInvest i stát. Na posuzování jednotlivých investic se bude podílet i město Holešov.



*Obr. 7. Průmyslová zóna Letiště Holešov [22]*

#### **Základní údaje:**

Plocha: 273,7 ha

Využívaná plocha: Dosud nevyužívaná průmyslová zóna.

Geografická poloha: Lokalita s rovinným terénem nacházející se jihozápadně od Holešova má výhodnou polohu v blízkosti významného dopravního uzlu a budoucích nadřazených dopravních sítí. Území se nachází na místě stávajícího letiště Holešov. Lokalita je jednoznačně vymezena ze západní strany silnicí II/438 a z jihozápadní připravovanou trasou rychlostní silnice R49, ze severní strany dotykem s ochranným pásmem podzemních vodních zdrojů 2. stupně vnitřní, z východu stávající hranicí letiště. Lokalita může být využita i bez vybudování rychlostní komunikace R49.

Funkční náplň: Zpracovatelský průmysl, textilní výroba, polygrafie, strojírenství, automobilový průmysl, elektronika, zpracování plastů.

**Investoři:**

Zónu obsadí jeden hlavní investor a několik menších. Mezi nejdůležitější kritéria při jejich výběru bude patřit i obor jejich činnosti. Investor by neměl zvyšováním konkurence ohrožovat důležité podniky v regionu, jeho výrobní program musí být šetrný k životnímu prostředí. První investory průmyslová zóna přijme v roce 2010, její plný provoz lze očekávat v roce 2012.

**Doprava:**

**Silnice:** Lokalita je v současné době zpřístupněna po silnici II432 (II/438) vedené z Hulína od silnice I/55 Olomouc - Hulín - Hodonín - Břeclav - Rakousko. Lokalita má příznivé předpoklady pro přímé napojení na připravovanou rychlostní silnici R49 Hulín - Fryšták - Slovensko, návazně v Hulíně (9 km) na dálnici D1 Praha - Brno - Lipník n. Bečvou; součást VI. transevropského multimodálního koridoru a připravovanou rychlostní silnici R55 Olomouc - Hulín - Břeclav. Kvalitní napojení je podmíněno realizací a zprovozněním rychlostní silnice R49 minimálně v úseku Hulín - Holešov, případně rychlostní silnice R55 minimálně v úseku Hulín - Hulín-východ a dálnice D1 v úseku Vyškov - Lipník nad Bečvou. Komunikační napojení lokality na R49 - Holešov s využitím plánované přeložky silnice II/490 (0,7 km). Průmyslová zóna bude na západě napojena na stávající silnici II/438 účelovou komunikací vedenou přes Třebětice. Na východě bude připojena na stávající silnici II/490 okružní křižovatkou, na kterou je dále napojen „východní obchvat“ města a přivaděč na R49.

**Železnice:** Lokalita je v dostupnosti celostátní železniční tratě č. 303 Kojetín - Hulín - Valašské Meziříčí, v Hulíně (7 km) s návazností na celostátní trať č. 330 Přerov - Břeclav; součást II. tranzitního koridoru a VI. multimodálního transevropského koridoru. Kolejové napojení lokality na celostátní trať č. 303 je navrženo vlečkovou kolejí z Holešova - 1,3 km v rámci Změny č. 8 územního plánu města Holešov.

**Letiště:** Vnitrostátní veřejné letiště Holešov - v místě, neveřejné vnitrostátní letiště Kroměříž - 11 km, mezinárodní neveřejné letiště Přerov - 24 km.

Lodní doprava: Výhledově sledovaná dunajská větev průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe. Nejbližší plánované přístavy Otrokovice - 12,5 km, Přerov – 24 km, navrhované překladiště Kroměříž - 11 km.

### 3.3.2 Za drahou



Obr. 8. Průmyslová zóna Za drahou [23]

#### Základní údaje:

Plocha: 187,8 ha

Využívaná plocha: Dosud nevyužívaná průmyslová zóna.

Geografická poloha: Lokalita s rovinným terénem v atraktivní poloze a dostupné vzdálenosti od významného centra osídlení Hulína, v blízkosti budoucího významného dopravního uzlu. Lokalita je vymezena ze severu železniční tratí Hulín - Valašské Meziříčí, z východu připravovanou trasou R55, z jihu vodním tokem Mojeny, z východu navrhovanou trasou vodovodu Pomoraví.

Funkční náplň: Blíže nspecifikované průmyslové využití.

Stav přípravy/využití: Průmyslová zóna je navrhována v územní prognóze Zlínského kraje. V současnosti je plocha využívána jako zemědělská půda.

**Doprava:**

- Silnice:** Lokalita je napojitelná od severu ze silnice II/432 Hodonín - Kroměříž (D1) - Hulín (I/55, R55), v Hulíně (4 km) s návazností na silnici I/55 Olomouc - Hulín - Hodonín - Břeclav - Rakousko. Poloha v dosahu připravované a postupně realizované dálniční a rychlostní sítě ČR (D1, R49, R55 s uzlovým křížením severně od Hulína). Napojení lokality na rychlostní silnice R49 Hulín - Fryšták - Slovensko a R55 Olomouc - Hulín - Břeclav, návazně dálnici D1- součást VI. multimodálního transevropského koridoru, je navrženo ze severu novou přístupovou komunikací s napojením na silnici II/432 a návazně na rychlostní silnici R55 (Hulín-východ 1,5 km), v opačném směru na R49 (Třebětice - 1,7 km). Podmínkou je realizace a zprovoznění rychlostní silnice R49 minimálně v úseku Hulín - Třebětice, případně rychlostní silnice R55 minimálně v úseku Hulín - Hulín-východ a dálnice D1 v úseku Vyškov - Lipník nad Bečvou.
- Železnice:** Lokalita v dotyku s celostátní železniční tratí č. 303 Kojetín - Hulín - Valašské Meziříčí, v Hulíně (1,1 km) s návazností na celostátní trať č. 330 Přerov - Břeclav; součást II. tranzitního koridoru. Zavlečkování z Hulína je podmíněno mimoúrovňovým křížením vlečkové koleje se stávající tratí č. 330 a navrhovanou rychlostní silnicí R55.
- Letiště:** Neveřejné vnitrostátní letiště Kroměříž - 7 km, vnitrostátní veřejné letiště Holešov - 4 km.
- Lodní doprava:** Výhledově sledovaná dunajská větev průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe. Nejbližší plánované přístavy Otrokovice - 11,5 km, Přerov – 18 km, navrhované překladiště Kroměříž - 7 km.

### 3.3.3 Zápotočí



Obr. 9. Průmyslová zóna Zápotočí [23]

#### Základní údaje:

Plocha: 163,9 ha

Využívaná plocha: Dosud nevyužívaná průmyslová zóna.

Geografická poloha: Lokalita s rovinatým terénem se nachází severně od Hulína v blízkosti budoucího významného dopravního uzlu. Navrhované území je jednoznačně vymezeno ze severu silnicí III/4903, ze západu železniční tratí Přerov - Břeclav, z jihu a východu připravovanou trasou dálnice D1.

Funkční náplň: Zpracovatelský a stavební průmysl, prodejny průmyslového zboží, sběrný druhotných surovin, sklady a pomocné provozy, administrativa, technická vybavenost.

Stav přípravy/využití: Průmyslová zóna je navrhována v územní prognóze Zlínského kraje. V současnosti je plocha využívána jako zemědělská půda.

#### Doprava:

Silnice: Lokalita je přímo napojena na silnici III/4903, návazně na silnici I/55 Olomouc - Hulín - Hodonín - Břeclav - Rakousko. Průmyslová zóna má příznivou polohu pro napojení na připravovanou dálniční a rychlostní síť ČR

(D1, R49, R55). Napojení na připravovanou dálnici D1 Praha - Brno - Vyškov - Lipník nad Bečvou ve směru na Brno je navrhováno od silnice III/4903 přes stávající chráněný úroňový přejezd železniční tratě č. 330 s napojením na silnici I/55 a dále napojením na sledovanou neúplnou mimoúrovňovou křižovatku dálnice D1 Hulín-západ (3,5 km). Napojení ve směru na Přerov a opačně je řešeno ze stejného hlavního vstupu od silnice III/4903, dále ve směru na Němčice s využitím sledovaného technického sjezdu na dálnici D1 pro správu a údržbu dálnice, vyžadující přestavbu na neúplnou mimoúrovňovou křižovatku Břest (0,5 km). Napojení zóny na státní silnici I/55 přes nově navrženou komunikaci kopírující katastrální hranici Hulína v jeho severní části.

**Železnice:** Lokalita v dotyku s celostátní tratí č. 330 Přerov - Břeclav; součást II. tranzitního koridoru. Zavlečkování možné z Hulína - 2 km.

**Letiště:** Neveřejné vnitrostátní letiště Kroměříž - 7,5 km, vnitrostátní veřejné letiště Holešov - 12 km.

**Lodní doprava:** Výhledově sledovaná dunajská větev průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe. Nejbližší plánované přístavy Otrokovice - 16 km, Přerov - 14 km, navrhované překladiště Kroměříž - 7 km.

### 3.3.4 Odskaštičí



Obr. 10. Průmysloví zóna Odskaštičí [23]

**Základní údaje:**

Plocha: 90,1 ha

Využívaná plocha: Dosud nevyužívaná průmyslová zóna.

Geografická poloha: Lokalita s rovinným terénem se nachází východně od Hulína u silnice I/47 v blízkosti budoucího významného dopravního uzlu. Lokalita je jednoznačně vymezena z jihu silnicí I/47, z východu železniční tratí Hulín - Kroměříž, ze západu Svinským potokem, ze severu silnicí III/4328 a připravovanou trasou dálnice D1.

Funkční náplň: Zpracovatelský a stavební průmysl, prodejny průmyslového zboží, sběrný druhotných surovin, sklady a pomocné provozy, administrativa, technická vybavenost.

Stav přípravy/využití: Průmyslová zóna je navrhována v územní prognóze Zlínského kraje. V současnosti je plocha využívána jako zemědělská půda.

**Doprava:**

Silnice: Lokalita je přímo napojena na silnici II/432 Hodonín - Kroměříž (D1) - Hulín (I/55, R55), v Hulíně (1 km) s návazností na silnici I/55 Olomouc - Hulín - Hodonín - Břeclav - Rakousko. Příznivá poloha průmyslové zóny v návaznosti na postupně realizovanou dálnici D1 Praha - Vyškov - Hulín - Lipník nad Bečvou (Hulín - západ 0,5 km); součást VI. multimodálního transevropského koridoru a dále na připravované rychlostní silnice R49 Hulín - Fryšták - Slovensko a R55 Olomouc - Hulín - Břeclav (Hulín - 1,7 km). Podmínkou je realizace a zprovoznění minimálně dálnice D1 v úseku Vyškov - Lipník nad Bečvou a dále navazující rychlostní silnice.

Železnice: Lokalita je v dotyku s celostátní železniční tratí č. 303 Kojetín - Hulín - Valašské Meziříčí, v Hulíně (3 km) s návazností na celostátní trať č. 330 Přerov - Břeclav; součást II. tranzitního koridoru. Průmyslovou zónu lze napojit vlečkovou kolejí z Hulína.

Letiště: Neveřejné vnitrostátní letiště Kroměříž - 4,5 km, vnitrostátní veřejné letiště Holešov - 10 km.



Lodní doprava: Výhledově sledovaná dunajská větev průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe. Nejbližší plánované přístavy Otrokovice - 13 km, Přerov – 18 km, navrhované překladiště Kroměříž - 4 km.

### 3.3.5 Záhumenní

#### Základní údaje:

Plocha: 71,3 ha

Využívaná plocha: Dosud nevyužívaná průmyslová zóna.

Geografická poloha: Lokalita s rovinným terénem se nachází v blízkosti budoucího dopravního uzlu, v prostoru mezi Pravčicemi a Třeběticemi. Navrhovaná plocha je vymezena ze severu tokem Rusavy, ze západu stávající zástavbou obce Pravčice, z jihu silnicí II/432 a z východu obcí Třebětice.

Funkční náplň: Zpracovatelský a stavební průmysl, prodejny průmyslového zboží, sběrný druhotných surovin, sklady a pomocné provozy, administrativa, technická vybavenost.

Stav přípravy/využití: Průmyslová zóna je navrhována v územní prognóze Zlínského kraje. V současnosti je plocha využívána jako zemědělská půda.

#### Doprava:

Silnice: Lokalita je napojitelná od jihu ze silnice II/432 Hodonín - Kroměříž (D1) - Hulín (I/55, R55), v Hulíně (4 km) s návazností na silnici I/55 Olomouc - Hulín - Hodonín - Břeclav - Rakousko. Poloha v dosahu připravované a postupně realizované dálniční a rychlostní sítě ČR (D1, R49, R55 s uzlovým křížením severně od Hulína). Napojení lokality na rychlostní silnice R49 Hulín - Fryšták - Slovensko a R55 Olomouc - Hulín - Břeclav, návazně dálnici D1 - součást VI. multimodálního transevropského koridoru, je navrženo z jihu novou přístupovou komunikací s napojením na silnici II/432 a návazně na rychlostní silnici R55 (Hulín-východ 1,5 km), v opačném směru na R49 (Třebětice - 1,7 km). Podmínkou je realizace a zprovoznění rychlostní silnice R49 minimálně v úseku Hulín - Třebětice, případně

rychlostní silnice R55 minimálně v úseku Hulín - Hulín-východ a dálnice D1 v úseku Vyškov - Lipník nad Bečvou.

**Železnice:** Lokalita v dosahu celostátní železniční tratě č. 303 Kojetín - Hulín - Valašské Meziříčí, v Hulíně (1,1 km) s návazností na celostátní trať č. 330 Přerov – Břeclav, součást II. tranzitního koridoru. Zavlečkování průmyslové zóny z Hulína je podmíněno mimoúrovňovým křížením vlečkové koleje s navrhovanou rychlostní silnicí R55 úpravou křížení se silnicí II/432.

**Letiště:** Neveřejné vnitrostátní letiště Kroměříž - 8 km, vnitrostátní veřejné letiště Holešov - 3 km.

**Lodní doprava:** Výhledově sledovaná dunajská větev průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe. Nejbližší plánované přístavy Otrokovice - 13 km, Přerov - 17 km, navrhované překladiště Kroměříž - 7,5 km.

### 3.3.6 Hulín – jih

#### Základní údaje:

Plocha: 25 ha

Využívaná plocha: 1,1 ha

**Geografická poloha:** Lokalita leží jižně od areálu TOS Hulín asi 2 km od středu města Hulína. Na západě je vymezena silnicí I/55, na východě II. železničním koridorem.

**Funkční náplň:** Průmyslová výroba.

Mezi **investory**, kteří využívají průmyslovou zónu patří:

- GOTTSCHOL ALCUILUX CZ, s.r.o., výrobce komponentů pro formy pneumatik (lamely, elektrody, od vzdušňovací systémy)

#### Doprava:

**Silnice:** Zóna je přímo zpřístupněna ze silnice I/55. Napojení na postupně realizovanou rychlostní silnici R55 Hulín, východ -10 km a postupně realizovanou dálnici D1 Hulín, sever – 4 km.

Železnice: Plocha v doteku s koridorovou tratí č. 330 Hulín -1,5km. Vybudování železniční vlečky je možné.

Letiště: Veřejné mezinárodní letiště Kunovice - 35 km, neveřejná vnitrostátní letiště Holešov – 8 km, Kroměříž -10 km.

Lodní doprava: Potenciální výhledová návaznost na průplavní spojení Dunaj-Odra-Labe, přístav Otrokovice – 10 km.

### 3.3.7 Hulín – východ

#### Základní údaje:

Plocha: 24,6 ha

Využívaná plocha: Dosud nevyužívaná průmyslová zóna.

Geografická poloha: Navržená zóna leží v prostoru na jihu vymezeném stávající železniční tratí a na severu vodním tokem Žabínek.

Funkční náplň: Blíže nespecifikovaná průmyslová výroba.

#### Doprava:

Silnice: Prostřednictvím silnice II/432 je možné napojení na silnici I/55 - 2,5 km. Napojení na postupně realizovanou rychlostní silnici R55; Hulín, východ – 2 km a postupně realizovanou dálnici D1; Hulín, sever – 5 km.

Železnice: Plocha v doteku s celostátní tratí č. 303 s návazností na koridorovou trať č. 330; Hulín – 1 km. Vybudování železniční vlečky je možné.

Letiště: Veřejné mezinárodní letiště Kunovice - 43 km, neveřejná vnitrostátní letiště Holešov – 3 km, Kroměříž – 10 km.

Lodní doprava: Potenciální výhledová návaznost na průplavní spojení Dunaj-Odra-Labe, přístav Otrokovice -18 km.

## 4 REÁLNÉ PŘÍNOSY PZ K ROZVOJI ZLÍNSKÉHO KRAJE

V této kapitole se zaměřuji především na pozitiva a negativa, která sebou přináší realizace průmyslových zón ve Zlínském kraji.

### 4.1 SWOT analýza

SWOT analýza by měla jednoduše a přesně pojmenovat silné a slabé stránky průmyslových zón na území Zlínského kraje. Zdůrazněním silných stránek a odstraňováním slabých vzrůstá pravděpodobnost realizace příležitostí a omezení rizik.

#### 4.1.1 Silné stránky

- dobrá geografická poloha
- nové technologie
- síť středních, vyšších odborných škol a Univerzity Tomáše Bati
- konkurenceschopná pracovní síla
- snížení nezaměstnanosti
- zvýšení životní úrovně obyvatel
- růst HDP
- připravenost průmyslových zón
- zkušenost s revitalizací brownfieldů

Česká republika má velmi výhodnou polohu. V rámci střední Evropy hraničí se současnými vyspělými zeměmi Evropské unie, Spolkovou republikou Německo, Polskou republikou, Rakouskou spolkovou republikou a Slovenskou republikou, se kterou hraničí také Zlínský kraj. Z národohospodářského hlediska může geografická blízkost vyspělých zemí Evropské unie podpořit jak příliv kapitálu, tak nových technologií, know-how a využití kvalifikované pracovní síly.

Velkou konkurenční výhodou jsou školy, které připraví odborníky potenciálním investorům. Univerzita Tomáše Bati se může pochlubit Centrem polymerních materiálů Fakulty technologické, které patří ke světové špičce v oboru nových technologií. Výzkum v této oblasti dnes ovlivňuje celou řadu odvětví, jako je například plastikářství,

gumárenství, elektrotechnika, automobilový nebo textilní průmysl. Velkou perspektivu mají polymery také ve zdravotnictví nebo v potravinářství. Slibným polem nových technologií jsou například i obnovitelné zdroje energie, kterými se zabývá kroměřížská střední škola - Centrum odborné přípravy technické.

S růstem počtu studentů vysokých a středních škol má Zlínský kraj relativně mladou populaci. Jen co se týče studentů Univerzity Tomáše Bati, vzrostl jejich počet za sedm let skoro o deset tisíc, ve svých začátcích jich bylo jen asi osmnáct set. Zlínský kraj má tedy dostatek pracovní síly pro nové pracovní příležitosti, které sebou průmyslové zóny přináší.

Vznik nových pracovních míst se vždy projeví v počtu nezaměstnaných v kraji. Pozitivní dopad na zaměstnanost je ještě posílen zapojením domácích firem do sítě subdodavatelů, což znamená další nárůst pracovních míst.

Průmyslové zóny přispívají také k řešení sociálních problémů tím, že přilákají kvalitní investory, kteří vytvoří nová pracovní místa a podílejí se na růstu HDP České republiky.

Připravenost průmyslových zón je základní podmínkou konkurenceschopnosti při lákání zahraničních investorů.

Silnou stránkou je také existence zkušeností s revitalizací území poškozených průmyslovou činností. Ve Zlínském kraji bylo vytipováno 35 nemovitostí vhodných k budoucí rekonstrukci a revitalizaci. Příkladem může být areál zlínského Svitů nebo bývalý vojenský areál v Uherském Hradišti. Město Zlín již udělalo první krok k postupné revitalizaci areálu Svitů. Přestavbou 23. budovy v areálu Svitů vzniklo podnikatelské inovační centrum, které bude sloužit hlavně začínajícím podnikatelům. Provozovatelem bude Technologické inovační centrum, což je společný podnik kraje a Univerzity Tomáše Bati. Uherskému Hradišti se zase podařilo začlenit do centra města větší část někdejších kasáren, nyní jsou zde sociální byty, vzdělávací centrum a komerční zóna.

#### 4.1.2 Slabé stránky

- dopravní infrastruktura
- nízká úroveň modernizace výroby
- hluk
- emise

Jednou z hlavních priorit Zlínského kraje je rozvoj dopravní infrastruktury a to především silniční sítě. V kraji zatím neexistuje kvalitní dopravní napojení na síť dálnic a rychlostních komunikací, které by umožnilo zvýšení atraktivity oblasti pro investory a tím zlepšení ekonomické situace kraje. V okolí Kroměříže však již probíhá výstavba dálnice D1, která se stane prvním dálničním úsekem ve Zlínském kraji. V létě letošního roku bude zahájena také stavba další části rychlostní komunikace R55. Tím se výraznělepší vybavenost a konkurenceschopnost kraje.

Slabší stránkou průmyslových zón v kraji je však nízká úroveň modernizace výroby ve srovnání s ČR a méně progresivních technologií. Dosavadní průmyslový potenciál kraje je založen na existenci dříve významných strojírenských výrobních podniků. Značný význam mají podniky zpracovatelského průmyslu, zejména ty, v nichž působí zahraniční investoři.

Největším environmentálním problémem průmyslových zón jsou negativní dopady na životní prostředí v souvislosti s dopravou a vlastním vytápěním objektů, příkladem jsou emise plyných škodlivin. U většiny staveb zahrnujících strojírenské a elektrotechnické technologie je nutné při posuzování vlivů na životní prostředí dbát také na zpracování hlukové studie s referenčními body na hranicích areálu daného podniku. V mnoha případech je nezbytné požadovat protihlukovou úpravu výrobních hal. Všechny stavby musejí absolvovat proces posuzování vlivu na životní prostředí. V současnosti dostávají přednost spíše investoři s ekologicky šetrnou výrobou.

#### 4.1.3 Příležitosti

- přilákání zahraničního kapitálu
- nové využití opuštěných ploch
- revitalizace brownfieldů
- větší propojení vzdělávacích institucí s podniky
- zvýšení atraktivity kraje
- naplnění cílů rozvoje Zlínského kraje v oblasti inovací

Pro rozvoj podnikání bude velmi významné také vhodné využití průmyslových ploch. Zlínský kraj se zaměřuje na přípravu, prezentaci a využití potenciálu strategických

průmyslových zón, jako jsou letiště u Holešova, regenerace Baťova areálu ve Zlíně nebo například zóny Zápotočtí a Za drahou u Hulína.

Mapování brownfieldů vytipovalo ve Zlínském kraji 35 nemovitostí, které jsou vhodné k budoucí rekonstrukci a revitalizaci a na které bude možné získat dotace ze strukturálních fondů EU.

Pro Zlínský kraj je charakteristický vysoký podíl vysokoškolských studentů z obyvatel regionu, ale velká část absolventů odchází za prací mimo region, což je zásadní problém. Příležitostí je proto větší propojení vzdělávacích institucí a podniků v kraji, které by absolventy na praxi připravily, například v podobě stáží a praxí studentů v podnicích nebo zaměřením studijních programů podle požadavků praxe.

Celková atraktivita kraje je také velmi důležitá, jak pro přilákání a udržení kvalifikované pracovní síly, tak pro nové investory.

Projekt s názvem Regionální operační strategie Zlínského kraje má v plánu podpořit větší konkurenceschopnost podnikatelů, zvýšit atraktivitu regionu pro podnikání a stimulovat rozvoj inovačních aktivit. To jsou hlavní cíle, které by měly vést k rozvoji Zlínského kraje v oblasti inovací. Důraz je kladen také na zkušenosti a know-how zahraničních partnerů v oblasti inovací.

#### 4.1.4 Ohrožení

- nedostatečný zájem zahraničních investorů
- nevyužití potenciálu průmyslové zóny
- odchod firem a investorů ze Zlínského kraje
- odliv pracovní síly do hospodářsky silnějších regionů z důvodu podprůměrné výše mezd
- nepřipravenost pro čerpání finančních prostředků v rozpočtovém období 2007-2013

V podstatě všechny uvedené příležitosti se ale mohou obrátit i v hrozby, pokud nebude kraj dostatečně připraven na to, aby tyto příležitosti využil.

## 4.2 Shrnutí

Ze SWOT analýzy vyplývá, že zakládání průmyslových zón ve Zlínském kraji má mnoho silných stránek, jako je dobrá zeměpisná poloha, připravenost průmyslových zón v regionu, kvalifikovaná pracovní síla a také činnost vzdělávacích institucí zejména v oblasti výzkumu.

Ale přesto má Zlínský kraj jisté rezervy. Musí se postarat o to, aby byl plně využit vysoký potenciál připravovaných průmyslových zón. Měl by také zintenzivnit komunikaci vzdělávacích institucí, zejména Univerzity Tomáše Bati, s podnikatelským sektorem, aby nedocházelo k odchodu absolventů mimo region.

Průmyslových areálů schopných provozu je v regionu všeobecně málo, proto by kraji pomohlo, kdyby získal dotace ze strukturálních fondů na revitalizaci a rekonstrukci brownfieldů, kterých je na území kraje velké množství. Také zvyšování atraktivity kraje je důležité pro udržení stávajících a pro přilákání nových investorů. Je potřeba dosáhnout stanovených cílů v oblasti inovací, které byly vytyčeny v projektu Regionální operační strategie Zlínského kraje, a tak podpořit rozvoj oblasti.

V okresech Vsetín a Kroměříž je poměrně dostatek připravených průmyslových zón. Zájem o tyto lokality je velký zvláště z řad menších investorů a zóny se daří těmito investory úspěšně zaplňovat. Ale spíše bych dala přednost využívání brownfieldů před výstavbou nových lokalit, protože opuštěných průmyslových areálů je ve zmiňovaných okresech hned několik. Naopak ploch pro výstavbu greenfields již ubývá. I když je revitalizace brownfieldů spojená s vysokými náklady jak finančními, tak časovými, přesto si myslím, že se investice vyplatí. Většina pozemků se totiž nachází blízko center měst a navíc úspěšná realizace projektů může působit jako velmi dobrá reklama pro investory a jednotlivá města, což pomůže zviditelnit také tyto okresy.

Do Zlínského kraje proudí nízký objem zahraničního kapitálu, to je spojeno zvláště s nefunkční infrastrukturou, na které však kraj v současné době pracuje. V budoucnu bude pro přilákání investorů důležité, aby se všechny veřejné i soukromé složky kraje spojily, lépe komunikovaly a soustředily se na zkvalitnění podnikatelského prostředí, rozvoj inovačního potenciálu, lidských zdrojů apod.



## ZÁVĚR

Ve své bakalářské práci jsem se zabývala tematikou průmyslových zón. Cílem práce bylo analyzovat jednotlivé průmyslové zóny ve vybraných okresech Zlínského kraje a zjistit, jaký přínos měly tyto průmyslové zóny pro okresy.

Pobídky pro investory se staly významným faktorem regionálního rozvoje. Průmyslové zóny jsou zcela jistě nástrojem pro získání nových investorů nejen zahraničních, ale i tuzemských. Česká republika jako celek je vybavena připravenými pozemky. Ale jak je na tom Zlínský kraj a jeho okresy? Na to jsem se pokusila odpovědět v praktické části bakalářské práce.

Okres Vsetín stejně jako Kroměříž byly v minulých letech v nevýhodě v počtu průmyslových zón oproti ostatním okresům Zlínského kraje. Nyní jsou tyto okresy vybaveny několika připravenými průmyslovými areály. Důležité ovšem bude, jak potenciál průmyslových zón, jako jsou letiště u Holešova nebo zóny v Zápotočí a Za drahou u Hulína, vlastníci, ve většině případů obce a města, využijí.

Průmyslové zóny mají svůj význam pro přilákání zahraničních investic, ale v případě Zlínského kraje mají význam spíše regionální investice, které zde převažují nad těmi zahraničními. Příchod nových investorů má vliv na vznik nových pracovních příležitostí, ale i na zvýšení ekonomické úrovně kraje.

Většina významných investorů, kteří v kraji provozují svoji činnost, zvolila své sídlo na nově vybudovaných pozemcích na zelené louce, protože provozuschopných průmyslových areálů je v kraji málo. Kraj mohl nabídnout investorům také areály brownfieldů, na jejichž revitalizaci je v plánovacím období 2007 – 2013 možno získat dotace ze strukturálních fondů Evropské unie a to na základě "Národní strategie regenerace brownfieldů v České republice".

Nevýhodou území kraje je nedostatečná dopravní infrastruktura. Tento problém by měla vyřešit výstavba dálnice D1, která již probíhá v okolí Kroměříže a která se tak stane prvním dálničním úsekem ve Zlínském kraji, a stavba rychlostních komunikací R 49 a R 55. Tím se výrazně zlepší vybavenost a konkurenceschopnost kraje.

Když shrnu všechny informace, které jsem během psaní této práce získala, mohu z mého pohledu říci, že Zlínský kraj se snaží využívat všech možností k rozvoji průmyslu a průmyslových zón.

**SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY**

- [1] SKOKAN, K. *Konkurenceschopnost, inovace a klastry v regionálním rozvoji*. 1. vyd. Ostrava: Repronis, 2004. 160 s. ISBN 80-7329-059-6.
- [2] BLAŽEK, J., UHLÍŘ, D. *Teorie regionálního rozvoje*. 1. vyd. Praha: Nakladatelství Karolinum, 2002. 112 s. ISBN 80-246-0384-5.
- [3] KONEČNÝ, M., SKOKAN, K., ZAMARSKÝ, V. *Inovační centra : transferová inovační pracoviště, inkubátory pro výchovu inovačních podnikatelů, vědecko-technické parky v regionálním rozvoji*. 1. vyd. Ostrava: Vysoká škola báňská - Technická univerzita, 2001. 253 s. ISBN 80-7078-873-9.
- [4] KOLEKTIV AUTORŮ. *Úvod do regionálních věd a veřejné správy*. 4. vyd. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o., 2004. 448 s. ISBN 80-86473-80-5.
- [5] MATES, P., WOKOUN, R. a kol. *Malá encyklopedie regionalistiky a veřejné správy*. 1. vyd. Praha: Prospektrum, 2001. 200 s. ISBN 80-7175-100-6.
- [6] HUČKA, M. *Strukturální politika a její regionalizace*. 1. vyd. Ostrava: Repronis, 2001. 114 s. ISBN 80-86122-90-5.
- [7] KLIKOVÁ, CH., KOTLÁN, I. *Hospodářská politika*. 1. vyd. Ostrava: Sokrates, 2003. 275 s. ISBN 80-86572-04-8.
- [8] KINCL, M. *Investiční pobídky jako forma veřejné podpory*. 1. vyd. Praha: Linde, 2003. 79 s. ISBN 80-86131-48-3.
- [9] Regionální informační servis [online]. [cit. 2008-03-12]. Dostupný z WWW: <<http://www.risy.cz/index.php?pid=513&kraj=&language=CZ>>.
- [10] CzechInvest [online]. [cit. 2007-12-16]. Dostupný z WWW: <<http://www.czechinvest.org>>.
- [11] Regionální informační portál [online]. [cit. 2007-12-16]. Dostupný z WWW: <<http://www.zlinskykraj.net/cleneni.php>>.
- [12] Wikipedie [online]. [cit. 2007-12-18]. Dostupný z WWW: <<http://cs.wikipedia.org>>.

- [13] Regionální hospodářská konkurenceschopnost [online]. [cit. 2007-12-20]. Dostupný z WWW: [http://www.jic.cz/files/clanky\\_clanky/regionalni\\_hospodarska\\_konkurenceschopnost\\_118.pdf](http://www.jic.cz/files/clanky_clanky/regionalni_hospodarska_konkurenceschopnost_118.pdf)
- [14] Přímé zahraniční investice [online]. [cit. 2007-27-12]. Dostupný z WWW: <http://www.rrajm.cz/download/pzi.pdf>
- [15] Oficiální stránky Moravskoslezského kraje [online]. [cit. 2007-28-12]. Dostupný z WWW: [http://www.kr-moravskoslezsky.cz/rr\\_brco.html](http://www.kr-moravskoslezsky.cz/rr_brco.html).
- [16] Ministerstvo životního prostředí [online]. [cit. 2008-01-04]. Dostupný z WWW: [http://www.env.cz/AIS/web-pub.nsf/\\$pid/MZPMAF4Z1M5W](http://www.env.cz/AIS/web-pub.nsf/$pid/MZPMAF4Z1M5W).
- [17] VONDRÁČKOVÁ, Věra, PAVLAS, Miroslav. *Brownfields pod lupou : Enviweb* [online]. 2007-01-30 [cit. 2008-01-12]. Dostupný z WWW: [http://www.eniweb.cz/?env=horniny\\_archiv\\_gbjhc/Brownfields\\_pod\\_lupou.html](http://www.eniweb.cz/?env=horniny_archiv_gbjhc/Brownfields_pod_lupou.html).
- [18] Centrum pro regionální rozvoj České republiky [online]. [cit. 2008-01-25]. Dostupný z WWW: <http://www.crr.cz/index.php?lssel=42>.
- [19] Města a obce online [online]. [cit. 2008-02-15]. Dostupný z WWW: <http://mesta.obce.cz>.
- [20] Oficiální web města Vsetín [online]. [cit. 2008-02-20]. Dostupný z WWW: [http://www.mestovsetin.cz/vismo/galerie3.asp?id\\_org=18676&id\\_fotopary=1260&p1=6524](http://www.mestovsetin.cz/vismo/galerie3.asp?id_org=18676&id_fotopary=1260&p1=6524).
- [21] Město Valašské Meziříčí [online]. [cit. 2008-02-22]. Dostupný z WWW: <http://www.valasskemezirici.cz/doc/1075>.
- [22] Průmyslová zóna Holešov [online]. [cit. 2008-02-29]. Dostupný z WWW: <http://www.zonaholesov.cz/czech/introduc.htm>.
- [23] Portál informační strategie Zlínského kraje [online]. [cit. 2008-03-05]. Dostupný z WWW: <http://ist.kr-zlinsky.cz>.
- [24] Portál Zlínského kraje [online]. [cit. 2008-03-12]. Dostupný z WWW: <http://www.kr-zlinsky.cz>.

**SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK**

Sb.	Sbírka
č.	číslo
km	kilometr
km <sup>2</sup>	kilometr čtvereční
ha	hektar
%	procento
tis.	tisíc
mil.	milion
mld.	miliarda
Kč	koruna česká
HDP	hrubý domácí produkt
apod.	a podobně
tzv.	takzvaně
ČR	Česká republika
EU	Evropská Unie
PPRPZ	Program na podporu rozvoje průmyslových zón
PPPNI	Program na podporu podnikatelských nemovitostí a infrastruktury
MPO	Ministerstvo průmyslu a obchodu
s.r.o.	společnost s ručením omezeným
a.s.	akciová společnost
MHD	městská hromadná doprava
Obr.	obrázek
Tab.	tabulka

**SEZNAM OBRÁZKŮ**

Obr. 1. Zlínský kraj [11] .....	12
Obr. 2. Mapa podpořených průmyslových zón v letech 1998 - 2006 [10] .....	27
Obr. 3. Okres Vsetín [19].....	34
Obr. 4. Průmyslová zóna Bobrky II [20].....	35
Obr. 5. Průmyslová zóna Lešná [21].....	36
Obr. 6. Okres Kroměříž [19].....	40
Obr. 7. Průmyslová zóna Letiště Holešov [22].....	42
Obr. 8. Průmyslová zóna Za drahou [23].....	44
Obr. 9. Průmyslová zóna Zápotočí [23].....	46
Obr. 10. Průmyslová zóna Odskaštičí [23].....	47

**SEZNAM TABULEK**

Tab. 1. Podpořené průmyslové zóny v letech 1998 – 2006 [10] .....	26
Tab. 2. Průmyslové zóny podpořené v rámci Programu na podporu rozvoje průmyslových zón [10] .....	28
Tab. 3. Průmyslové zóny ve Zlínském kraji .....	33