

**UNIVERZITA PARDUBICE**  
**Fakulta ekonomicko-správní**

**Vliv rozvoje podniku ŠKODA AUTO a. s. na rozvoj území vrchlabska**

**Petra Vondrová**

**Bakalářská práce**

**2008**

Univerzita Pardubice  
Fakulta ekonomicko-správní  
Ústav veřejné správy a práva  
Akademický rok: 2007/2008

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Petra VONDROVÁ**  
Studijní program: **B6202 Hospodářská politika a správa**  
Studijní obor: **Veřejná ekonomika a správa**

Název tématu: **Vliv rozvoje podniku Škoda Auto na rozvoj území  
Vrchlabska**

### Zásady pro vypracování:

Úvod

1. Vrchlabsko a možnosti jeho rozvoje
2. Podnik Škoda Auto
3. Vzájemné vztahy Vrchlabska a podniku, přínosy a nedostatky
4. Návrhy na zlepšení spolupráce s ohledem na rozvoj území

Závěr

Rozsah grafických prací: -  
Rozsah pracovní zprávy: cca 30 stran  
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

**Literatura:**

Kožíšek, P., Králík, J.: L&K - Škoda 1895-1995. Praha : Motorpress, 1995,

ISBN 80-901749-1-4.

Kurčáková, S., Bucháčková, K.: Průzkum motivace zaměstnanců ve vybraném

dopravním podniku. DP - Univerzita Pardubice, 2003.

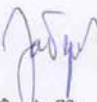
příslušné webové stránky

periodika


Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Táňa Karlíková**  
Ústav veřejné správy a práva

Datum zadání bakalářské práce: **29. října 2007**

Termín odevzdání bakalářské práce: **19. května 2008**

  
prof. Ing. Jan Čapek, CSc.  
děkan

L.S.

  
prof. PhDr. Karel Lacina, DrSc.  
vedoucí ústavu

V Pardubicích dne 15. listopadu 2007

Ráda bych tímto poděkovala paní Ing. Táně Karlíkové za vedení mé bakalářské práce. Zvláště oceňuji výbornou spolupráci a velmi vstřícný přístup, cenné připomínky a rady, kterým jsem tuto práci dovedla do zdárného konce. Dále bych chtěla poděkovat paní Ing. Elišce Ryndové z Městského úřadu Vrchlabí za pomoc a poskytnutí potřebných materiálů.

## **SOUHRN**

Bakalářská práce se zabývá vymezením regionální a průmyslové politiky, dále problematikou rozvoje velké společnosti a popisem dopadů a vlivů, které tento rozvoj způsobí a tím ovlivní rozvoj regionu.

Pro popis a analýzu dopadů a vlivů rozvoje jsem si vybrala společnost ŠKODA AUTO a. s. Vrchlabí, u které se v současné době zvažuje možnost získání velké investice. Kromě popisu dopadů jsem se také zaměřila na charakteristiku předpokládaného rozvoje, samotné společnosti a vzájemných vztahů společnosti a města Vrchlabí. V závěru jsem se pokusila vymezit návrhy na zlepšení spolupráce s ohledem na rozvoj území.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

regionální politika, průmyslová politika, rozvoj průmyslové společnosti,  
ŠKODA AUTO a. s.

**TITLE**

Development of industrial concern ŠKODA AUTO a. s. with respect to region development

**ABSTRACT**

This bachelor work defines regional and industrial policy and expansion problems of a big company. The work also defines impacts of this expansion on the region Vrchlabsko. I choose ŠKODA AUTO a. s. Vrchlabí for my description and analysis impacts of the expansion. At present time ŠKODA AUTO a. s. Vrchlabí has a chance to obtain large investment. I also focused on characteristic of presumptive expansion, the company and relationship between company and Vrchlabí. At the end of my work I tried to define proposals to improvement relationship with respect to region development.

**KEYWORDS**

regional policy, industrial policy, industrial concern development, ŠKODA AUTO a. s.

## Obsah

Obsah .....	- 6 -
Seznam tabulek.....	- 7 -
Seznam obrázků.....	- 7 -
Seznam příloh.....	- 7 -
Seznam zkratk.....	- 8 -
Úvod .....	- 9 -
1. REGIONÁLNÍ POLITIKA .....	- 10 -
1.1 Vymezení regionální politiky .....	- 11 -
1.2 Regionální politika České republiky .....	- 14 -
1.3 Regionální rozvoj .....	- 15 -
2. PRŮMYSLOVÁ POLITIKA .....	- 17 -
2.1 SWOT analýzy týkající se průmyslu.....	- 19 -
2.2 Koncentrace .....	- 23 -
2.3 Podniková úroveň.....	- 23 -
2.4 Inovace a investice.....	- 24 -
2.5 Zahraniční investoři.....	- 25 -
2.6 Pracovní síla v průmyslu .....	- 26 -
2.7 Volba stanoviště .....	- 27 -
3. VRCHLABÍ A JEHO OKOLÍ.....	- 30 -
3.1 Rozvoj území v minulosti.....	- 31 -
3.2 Možnosti rozvoje Vrchlábí a jeho okolí.....	- 32 -
3.2.1 Ekonomický potenciál Vrchlábí a jeho okolí .....	- 33 -
3.2.2 Cestovní ruch.....	- 35 -
3.2.3 Životní prostředí .....	- 36 -
4. ŠKODA AUTO a. s. ....	- 38 -
4.1 Historie společnosti .....	- 38 -
4.2 Představení společnosti .....	- 39 -
4.2.1 Hlavní bariéry získání investic na výstavbu nového závodu.....	- 42 -
4.3 Předpokládaný rozvoj.....	- 44 -
4.3.1 Předmětem předpokládaného rozvoje jsou následující záměry.....	- 45 -
4.4 Dopady a vlivy rozvoje na Vrchlabsko .....	- 47 -
5. VZÁJEMNÉ VZTAHY MEZI SPOLEČNOSTÍ A VRCHLABÍM .....	- 53 -

5.1	Vztahy ŠKODA AUTO a. s. a správy .....	- 53 -
5.2	Dotazníkové šetření .....	- 54 -
6.	NÁVRHY NA ZLEPŠENÍ SPOLUPRÁCE S OHLEDEM NA ROZVOJ ÚZEMÍ .....	- 61 -
Závěr	.....	- 63 -
Seznam použité literatury	.....	- 71 -

## Seznam tabulek

Tabulka 1 Počet jednotek v registru ekonomických subjektů podle vybraných právních forem v ČR .....	- 19 -
Tabulka 2 Základní lokalizační faktory .....	- 28 -
Tabulka 3 Rozvoj průmyslové zóny ve Vrchlabí .....	- 44 -

## Seznam obrázků

<a href="#">Obrázek 1 - Úrovně provádění regionální politiky</a> .....	- 12 -
<a href="#">Obrázek 2 - Strukturální politika a její členění</a> .....	- 14 -
<a href="#">Obrázek 3 - Průmyslová politika a její základní členění</a> .....	- 18 -

## Seznam příloh

Příloha č. 1 – Poloha Královehradeckého kraje v ČR a jeho podrobnější členění
Příloha č. 2 – Správní obvod obce s rozšířenou působností Vrchlabí
Příloha č. 3 – Příloha Ujednání o porozumění
Příloha č. 4 - Dotazník



## Seznam zkratek

ČR	Česká republika
EU	Evropská unie
HDM	Hmotný dlouhodobý majetek
HDP	Hrubý domácí produkt
HN	Hospodářské noviny
MF	Ministerstvo financí
MPO	Ministerstvo průmyslu a obchodu
MSP	Malé a střední podniky
CR	Cestovní ruch
PZ	Průmyslová zóna
PZI	Přímé zahraniční investice
SLDB	Sčítání lidí, domů a bytů
STUŽ	Společnost pro trvale udržitelný rozvoj
ÚP	Územní plán
VS	Veřejná správa
ZPF	Zemědělský půdní fond
ŽP	Životní prostředí

## Úvod

V práci jsem se zaměřila na problematiku rozvoje velké společnosti a jejího vlivu na rozvoj území. Zvolila jsem si podnik ŠKODA AUTO a. s. Vrchlabí, který je v současné době kandidátem na získání velké investice. Toto téma jsem si vybrala z důvodu, že žiji blízko Vrchlabí a zpracováním této práce poznám blíže město a možnosti jeho budoucího rozvoje.

Cílem mé práce je popsat a zhodnotit možnosti rozvoje území města Vrchlabí a jeho okolí z různých aspektů a posoudit zda předpokládaný rozvoj společnosti bude mít pozitivní vliv na rozvoj území.

Předpokládaný rozvoj společnosti ŠKODA AUTO a. s. Vrchlabí souvisí s dalším rozvojem území z mnoha hledisek: bytové výstavby, rozvoje služeb, zvětšení kapacity školských a mimoškolských zařízení, výstavby dopravní infrastruktury (obchvat), výstavby protipovodňového systému, zvýšení zaměstnanosti aj.

Rozvoj ŠKODA AUTO a. s. by však s sebou nepřinesl pouze pozitivní stránky, negativní důsledky by se objevily převážně v útlumu flory a fauny, dále ve velkém využívání místních komunikací, velkém množství nově přistěhovaných obyvatel aj.

Závěrem mé práce navrhuji možnosti spolupráce mezi městem Vrchlabí a ŠKODA AUTO a. s. Rozvoj velkého podniku jakým ŠKODA AUTO a. s. je, bude mít mnoho dopadů na život obyvatel a podnikatelů jak v pozitivním, tak negativním směru a ve velké míře ovlivní rozvoj Vrchlabí a jeho okolí v obou těchto směrech.

## 1. REGIONÁLNÍ POLITIKA

V posledních několika letech můžeme vidět zvýšený zájem o regionální problematiku, což se odráží v oblasti vědy a výzkumu. Odborná řešení problémů spojená s řízením regionálního rozvoje a regionální politikou jsou nutná pro optimální chod demokratické společnosti v České republice. Na začátku devadesátých let byl vývoj a legislativní zabezpečení této problematiky nejednoznačný.

Až v roce 2000 došlo k legislativnímu zabezpečení české regionální politiky příslušným zákonem.<sup>1</sup> Avšak ani tak nemůžeme současnou situaci v regionální politice považovat za ideální. Významný problém nalézáme v nedostatečné odvětvové a regionální spolupráci. Potřeba regionální politiky v ČR je stále více aktuální téma, jedním z důvodů jsou rostoucí regionální rozdíly.

Od roku 2000 se česká regionální politika soustřeďuje na rozvoj podnikání, rozvoj lidských zdrojů, výzkum a technologický vývoj, rozvoj cestovního ruchu, zlepšování regionální infrastruktury, rozvoj občanské vybavenosti, rozvoj služeb sociální a zdravotní péče a na opatření vedoucí k ochraně životního prostředí.

Důležitým rokem byl rok 2004, rok vstupu České republiky do EU. ČR musela zajistit, aby před vstupem do EU zapracovala do právního řádu ČR směrnice EU a od vstupu se řídila těmito směrnicemi a evropským právem. Se vstupem do EU získala ČR přístup k tzv. strukturálním fondům a česká regionální politika získává nové finanční prostředky. Financování regionální politiky a regionálního rozvoje nemůže být financováno pouze ze zdrojů a využívání fondů EU. Avšak mohou tyto finance a fondy ve velké míře přispět k její implementaci v daném státě (zejména u méně vyspělých zemí EU)

V programovém období 2007-2013 se České republice nabízí až 752,70 mld. Kč, které může čerpat z fondů EU. Pro úspěšné čerpání musí stát přidat navíc přibližně 132,83 mld. Kč z národních zdrojů na spolufinancování projektů, jelikož Evropská unie financuje maximálně 85 % způsobilých výdajů. Česká republika dále musí mít připravenou soustavu programových dokumentů a nezbytné institucionální zajištění. Především však musí existovat dostatečné množství kvalitních projektů, bez nichž by ani při splnění všech

---

<sup>1</sup> Zákon č. 248/2000 Sb., o podpoře regionálního rozvoje.

výše zmíněných předpokladů Česká republika nemusela z nabízené částky vyčerpat ani korunu<sup>2</sup>.

## 1.1 Vymezení regionální politiky

Definice regionální politiky existuje celá řada, ale žádná z nich nebyla doposud přijata za všeobecně uznávanou.

### Definici regionální politiky můžeme formulovat:

„Regionální politikou rozumíme ovlivňování hospodářských procesů v územních částech států nebo většího ekonomického prostoru prostřednictvím veřejného sektoru.“<sup>3</sup>

V České republice se používá definice, která byla nejprve zformulována v Zásadách regionální politiky vlády v roce 1998 a byla pak upravena v rámci zdůvodnění zákona o podpoře regionálního rozvoje jako: „Regionální politika představuje koncepční a výkonnou činnost státu a regionálních orgánů, která stanovuje hlavní směry a strategické cíle regionálního rozvoje na celostátní a regionální úrovni a vytváří metody a postupy k zajištění realizace těchto cílů. Uskutečňuje se především prostřednictvím systémových opatření a pravidel k podpoře regionálního rozvoje.“<sup>4</sup>

Základním pojmem, který je třeba v souvislosti regionální politiky dále vymezit jsou regiony. Tento pojem je však neurčitý a můžeme ho použít v různých významech. Proto pro rozlišení regionu používáme různé charakteristiky, mezi které můžeme řadit: charakter krajiny, klimatu, kulturní jazyk, etnický původ, sdílená historie aj.

**Region** je vymezené území s definovanými prvky, ve kterém existuje specifická, funkční a související infrastruktura a prosazuje se společný zájem na rozvoji regionu a zlepšení blahobytu obyvatel.<sup>5</sup>

---

<sup>2</sup> <http://www.strukturalni-fondy.cz/operacni-programy-2007-2013> [cit. 2008-04-5]

<sup>3</sup> MAIER, G., TODLING, F. Regionálna a urbanistická ekonomika 2. Regionální rozvoj a regionální politika. Bratislava, Elita 1998. ISBN 80-8044-049-2.

<sup>4</sup> SKOKAN, Karel. Evropská regionální politika v kontextu vstupu České republiky do Evropské unie. 1. vydání Ostrava: Repronis, 2003. 23 s. ISBN 80-7329-023-5.

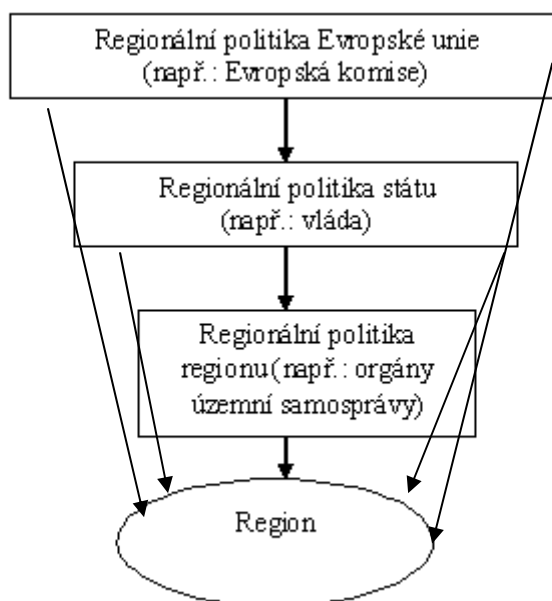
<sup>5</sup> SKOKAN, Karel. Evropská regionální politika v kontextu vstupu České republiky do Evropské unie. 1. vydání Ostrava: Repronis, 2003. 12 s. ISBN 80-7329-023-5.

Motivy pro realizaci regionální politiky nejsou pouze politické (vláda musí něco dělat s problémovými regiony, neboť i tam žijí voliči), ale vycházejí z principů udržitelného rozvoje.

Jsou tedy:

- **ekonomické** – zájem na využití všech výrobních faktorů, zajištění ekonomického růstu, optimální rozmístění firem, řešení či využití nadměrné koncentrace ekonomických činností, řešení regionální nerovnováhy;
- **sociální** – zajištění růstu kvótní úrovně obyvatel, tj. např. řešení otázek zaměstnanosti, regionálního rozdělení příjmů, kvality života a dosažení obecného blahobytu;
- **ekologické** – zajištění trvale udržitelného rozvoje, vyváženost v zatížení životního prostředí.

Regionální politika se provádí na těchto úrovních:



Obrázek 1 - Úrovně provádění regionální politiky<sup>6</sup>

**Cíle regionální politiky** vychází z vymezení hlavních regionálních problémů a z pojetí státní hospodářské politiky, přičemž pro jednotlivá časová období dochází k jejich konkretizaci pokud možno tak, aby bylo možno kontrolovat jejich plnění a souběžně

<sup>6</sup> SKOKAN, Karel. Evropská regionální politika v kontextu vstupu České republiky do Evropské unie. 1.vydání Ostrava: Repronis, 2003. 23 s. ISBN 80-7329-023-5.

hodnotit účinnost použitých nástrojů. Z cílů regionální politiky jsou pak zpravidla odvozovány nástroje regionální politiky. Nástroje regionální politiky jsou zpravidla zaměřeny na přilákání kapitálu a podnikatelských aktivit do regionu, stimulaci využití vnitřních rozvojových zdrojů, dosídlení či stabilizaci obyvatelstva v regionu.

Nástroje regionální politiky můžeme rozdělit podle dvou hledisek, a to podle ekonomického působení na makroekonomické a mikroekonomické a nebo podle věcného působení na poradenské a informační, finančně motivační, infrastrukturní a administrativní.<sup>7</sup>

**Makroekonomické nástroje** regionální politiky mají omezené možnosti svého působení na úrovni regionů, protože nemusí být vždy ve shodě s národohospodářskými cíli jako celku. Patří mezi ně:

- Fiskální politika: meziregionální přerozdělování v rámci státního rozpočtu buď v rámci systému daní a odvodů nebo v rámci výdajů.
- Monetární politika: ovlivňování množství peněz v ekonomice je pro řešení regionálních problémů omezeno. Možnost existuje např. u dostupnosti úvěrů (objem, výše úrokové míry, splatnost) v problémových regionech.
- Protekcionismus: státní ovlivňování dovozu prostřednictvím dovozních limitů a cel pro problémové regiony.

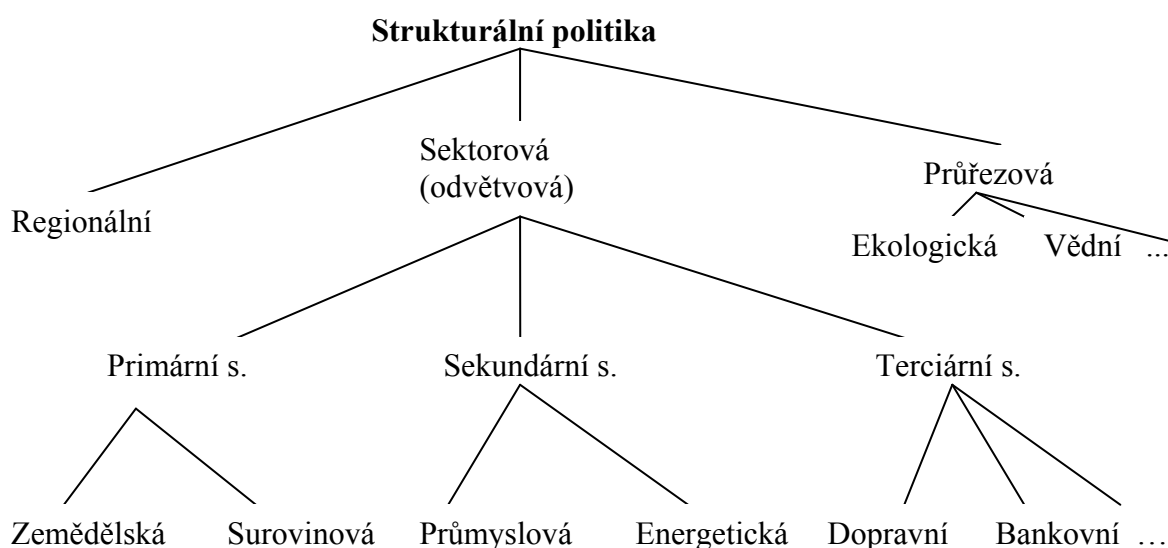
**Mikroekonomické nástroje** regionální politiky se zaměřují na ovlivnění rozhodování ekonomických subjektů o jejich prostorové lokalizaci. Podle toho, na který ekonomický subjekt jsou zaměřeny, můžeme je rozdělit na:

- Nástroje realokace pracovních sil;
- Nástroje realokace kapitálu, které se realizují např. formou investičních pobídek.

---

<sup>7</sup> MAIER, G., TODLING, F. Regionálna a urbanistická ekonomika 2. Regionální rozvoj a regionální politika. Bratislava, Elita 1998. ISBN 80-8044-049-2/

Regionální politika je součástí strukturální politiky. Strukturální politiku můžeme rozdělit do následujících částí:



Obrázek 2 - Strukturální politika a její členění<sup>8</sup>

## 1.2 Regionální politika České republiky

V současnosti je česká regionální politika chápána jako koncepční činnost státu, regionálních a místních orgánů, jejímž cílem je přispívat k vyváženému a harmonickému rozvoji jednotlivých regionů v ČR, ke snižování neodůvodněných rozdílů mezi úrovněmi rozvoje jednotlivých regionů a ke zlepšení regionální hospodářské struktury.

### Formování současné české regionální politiky

V podstatě až do roku 2000 byla regionální politika prováděna jen na základě několika usnesení vlády. Základní systémový, legislativní a institucionální rámec regionální politiky v ČR byl vytvořen v roce 2000 souborem zákonů přijatým v souvislosti se zaváděním krajského zřízení v ČR.

Pro regionální politiku jsou v tomto smyslu klíčové: zákon č. 129/2000 Sb., o krajích, zákon č. 132/2000 Sb., o změně a zrušení některých zákonů souvisejících se zákonem o krajích, zákonem o obcích, zákonem o okresních úřadech a zákonem o hlavním městě

<sup>8</sup> DVOŘÁČEK, Jiří. Podpora podnikání (průmyslová politika). 1. vydání VŠE Praha: Oeconomica, 2003, 34 s. ISBN 80-245-0502-9.

Praze a zákon č. 248/2000 Sb., o podpoře regionálního rozvoje. K těmto zákonům, důležitým pro regionální rozvoj v ČR, ještě náleží zákon č. 128/2000 Sb., o obcích.

Česká republika se tak přiřadila k vyspělým státům, jež mají legislativně upravenou tuto oblast veřejné správy. Přijetím tohoto zákona se ČR významně přiblížila k legislativní úpravě regionální politiky v rámci EU.

### **1.3 Regionální rozvoj**

Regionální rozvoj je představován komplexem procesů, které probíhají v rámci regionu a přispívají zejména k pozitivním změnám v sociálně ekonomické situaci regionu. Podporou regionálního rozvoje se zabývá regionální politika.

Hlavním cílem regionální politiky je vytvořit podmínky pro postupné snížení nebo alespoň ke zmírnění nadměrných rozdílů ve vývoji jednotlivých regionů a dosažením vyvážené regionální struktury přispět ke zvýšení konkurenceschopnosti regionální a národní ekonomiky v mezinárodním měřítku.

**Hlavními aktéry v regionálním rozvoji** České republiky na jednotlivých úrovních jsou zejména:

- Zákonodárné složky státu (Parlament ČR);
- Výkonné složky státu (vláda, ústřední správní úřady a jimi řízené instituce);
- Regionální rady;
- Orgány samosprávy (krajů a obcí);
- Poradní a koordinační orgány (výbory regionálního rozvoje);
- Rozvojové agentury (celostátní, např. CzechInvest, CzechTrade a také regionální);
- Hospodářské a agrární komory, zájmová sdružení;
- Instituce veřejného sektoru (školy, sociální a zdravotní zařízení);
- Subjekty soukromého sektoru – firmy a podnikatelé.



**Základními úrovněmi v regionálním rozvoji České republiky jsou:**

- Česká republika (NUTS I) – ústřední orgány státní správy;
- Regiony soudržnosti (NUTS II) – regionální rady;
- Kraje (NUTS III) – krajské úřady;
- Statistické regiony na úrovni okresů (NUTS IV) – bývalé okresní úřady;
- Územní obvody pověřených obecních úřadů 3. typu;
- Obce (NUTS V) – obecní a městské úřady.

Lze říci, že v otázkách řízení regionálního rozvoje si dobře počínají především velká města. V malých obcích zatím organizační formy pro podporu regionálního rozvoje nenacházíme.

## 2. PRŮMYSLOVÁ POLITIKA

Následující kapitola pojednává o průmyslové politice a podrobněji popisuje český průmysl, pracovní sílu v průmyslu a mezinárodní obchod s průmyslovou produkcí pomocí SWOT analýz. Průmyslové podniky díky těmto analýzám poznají silné a slabé stránky, hrozby a příležitosti výše zmíněných oblastí. Jedná se pouze o návrhy analýz, každý podnik by si měl provést vlastní SWOT analýzu.

Dále tato kapitola vymezuje pojmy jako koncentrace, podniková úroveň, inovace a investice, zahraniční investoři, pracovní síla a volba stanoviště. Je důležité umět se správně rozhodovat, např. kde umístíte výrobu, zda ji budeme soustřeďovat na jedno nebo více míst či jaké investice zvolíme. Špatné zvolení lokality podniku, zahraničního investora nebo investic může způsobit nepříznivou situaci a v nejhorším případě ukončení činnosti podniku. Všechna rozhodnutí o jednotlivých faktorech se tedy významně podílejí na prosperitě podniku.

Tyto pojmy navíc úzce souvisí s vybranou společností. ŠKODA AUTO a. s. jedná o získání velké investice, a tak je důležité aby všechny faktory byly na kvalitní úrovni a mělo by být zájmem společnosti tyto faktory posuzovat, zkoumat a stále zlepšovat.

Na začátku kapitoly se zaměřím na vymezení pojmu průmyslová politika a její podrobnější členění.

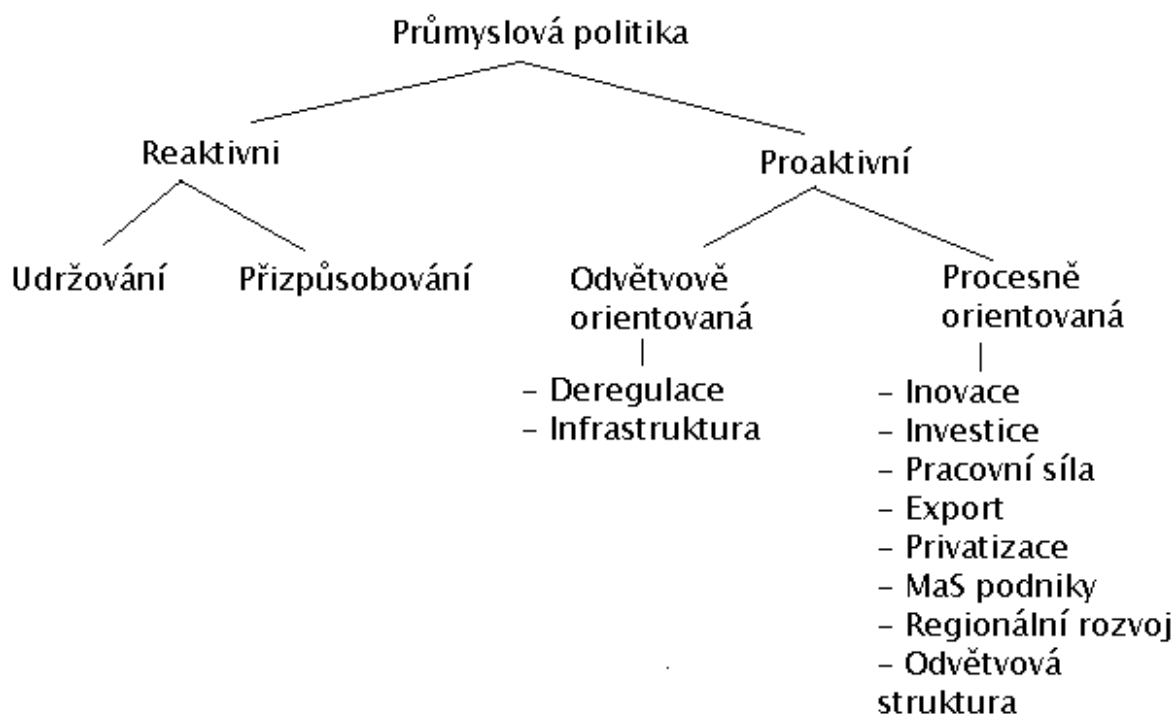
**Průmyslová politika ČR** je dílčí hospodářskou koncepcí, podobně jako surovinová politika, proexportní politika, koncepce spotřebitelské politiky, politika podpory malého a středního podnikání a energetická politika MPO. Všechny tyto dílčí koncepce jsou zastřešeny Střednědobou resortní politikou MPO.

**Definice průmyslové politiky:** „Průmyslová politika je souhrn opatření a nástrojů, které vlády používají ke zvýšení výkonnosti a konkurenceschopnosti průmyslových činností, a tím i ke zrychlení a zkvalitnění celkového hospodářského růstu.“

Průmyslovou politikou můžeme také označit podporu podnikání v oblasti průmyslu uskutečňovanou vládou. Průmyslová politika může být také chápána jako nástroj ke zvýšení konkurenceschopnosti průmyslu.<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> DVOŘÁČEK, Jiří. Podpora podnikání (průmyslová politika). 1. vydání VŠE Praha: Oeconomica, 2003, ISBN 80-245-0502-9.



**Obrázek 3 - Průmyslová politika a její základní členění<sup>10</sup>**

Následující tabulka uvádí přehled ekonomických subjektů dle vybraných právních forem v ČR. Je patrné, že zpracovatelský průmysl převládá nad ostatními činnostmi a je rozhodující pro konkurenční schopnost celé ekonomiky. Proto by se této oblasti měla přikládat důležitost a nezapomínat na její podporu.

<sup>10</sup> DVOŘÁČEK, Jiří. Podpora podnikání (průmyslová politika). 1. vydání VŠE Praha: Oeconomica, 2003, 37.s. ISBN 80-245-0502-9.

**Tabulka 1 - Počet jednotek v registru ekonomických subjektů podle vybraných právních forem v ČR**

Převažující činnost	Celkem	Soukromí podnikatelé celkem	Obchodní společnosti celkem/akciové společnosti	Družstva	Státní podniky
Těžba nerostných surovin	550	139	311/52	3	17
Zpracovatelský průmysl	284 056	248 822	29 094/2 737	561	206
Výroba rozvod elektřiny, plynu a vody	1 296	410	585/165	10	29

Pramen: Ročenka HN 2003

Rozdíly v průmyslu a ostatních činnostech vyplývají z dělby práce, specializace pracovní síly a používaných výrobních metod a technologií.

V současné době se projevuje trend klesající zaměstnanosti v průmyslu a rostoucí zaměstnanosti ve službách včetně rostoucího podílu služeb na hrubém domácím produktu. Tento trend lze vysvětlit tím, že dnes průmyslové firmy uzavírají kontrakty na služby, které si dříve uvnitř podniku dělaly samy. K podpoře významu průmyslu se jako nejčastější argument uvádí, že průmysl je základem ekonomiky, služby ztrácejí svůj smysl, pokud nebudou moci průmyslu sloužit.

## **2.1 SWOT analýzy týkající se průmyslu<sup>11</sup>**

Podrobnější charakteristiku současného českého průmyslu, pracovní síly v průmyslu a mezinárodního obchodu s průmyslovou produkcí obsahují následující SWOT analýzy pro jednotlivé výše zmíněné oblasti. SWOT analýza je účinným nástrojem pro kompletní analýzu vnějších a vnitřních činitelů. Silné a slabé stránky vyjadřují vnitřní stránky organizace a příležitosti a hrozby vyjadřují vnější stránky organizace. Všechny SWOT analýzy jsou zpracovány MPO ČR.

<sup>11</sup> DVOŘÁČEK, Jiří. Podpora podnikání (průmyslová politika). 1. vydání VŠE Praha: Oeconomica, 2003, ISBN 80-245-0502-9.

## SWOT analýza současného českého průmyslu

<b>Silné stránky</b>	<b>Slabé stránky</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- tradice průmyslové výroby;</li> <li>- vhodná geografická poloha v centru Evropy;</li> <li>- nízké náklady na pracovní sílu;</li> <li>- kvalifikovaná a přizpůsobivá pracovní síla.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- problematická privatizace;</li> <li>- nevhodná struktura exportu;</li> <li>- nedostatek investičních zdrojů;</li> <li>- vysoká energetická náročnost výroby;</li> <li>- nedostatek podnikatelské výroby;</li> <li>- podceňování marketingu.</li> </ul>
<b>Příležitosti</b>	<b>Hrozby</b>
<p><b>Rozvoj techniky a technologií</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dosažení vysokého tempa rozvoje techniky a technologií;</li> <li>- zintenzivnění transferu technologií.</li> </ul> <p><b>Rozvoj managementu</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- efektivní řízení výrobního procesu;</li> <li>- zavádění certifikovaných systémů řízení včetně řízení jakosti výroby.</li> </ul>	<p><b>Nedostatky technické politiky</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pomalá výměna zastaralých technologií;</li> <li>- nedokonalé propojení výroby, výzkumu a vývoje (nedostatkem nových technologií v potřebném čase a místě);</li> <li>- nedostatečná kvalita průmyslových inovací;</li> <li>- místní nedostatky kvalifikované pracovní síly.</li> </ul> <p><b>Nedostatky managementu</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- konzervativní přístup k inovacím;</li> <li>- nedostatečná práce s informacemi;</li> <li>- podceňování důležitosti operací s finančním kapitálem.</li> </ul>

## SWOT analýza pracovní síly v průmyslu

<b>Silné stránky</b>	<b>Slabé stránky</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- relativně vysoká úroveň vzdělání (zejména středoškolského) pracovní síly;</li><li>- existence lidského potenciálu ve vědě a výzkumu, který představuje inovační zdroj.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- omezená geografická mobilita pracovní síly;</li><li>- nedocení personální stránky;</li><li>- nedostatečná vazba vzdělávacího systému na potřeby trhu práce, nízká účast zaměstnavatelů a odborů na programu, organizaci a financování odborného vzdělávání;</li><li>- absence uceleného systému rozvoje lidských zdrojů;</li><li>- nízký podíl státní podpory průmyslového výzkumu a vývoje ve srovnání s vyspělými zeměmi;</li><li>- nízká úroveň zapojení vysokých škol do výzkumné činnosti ve vazbě na potřeby podniků.</li></ul>
<b>Příležitosti</b>	<b>Hrozby</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- rozvoj odborného vzdělávání ve vazbě na požadavky evropského trhu práce a ve vazbě na požadavky zaměstnanosti;</li><li>- realizace celoživotního učení pro zajištění maximálního rozvoje každého jedince a odpovídající změny obsahu, struktury a forem počátečního a dalšího vzdělávání;</li><li>- optimalizace sítě škol na úrovni regionů;</li><li>- integrace vědeckých vzdělávacích a výrobních kapacit pro zvýšení inovační aktivity.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- nedostatečně provázaný systém celoživotního vzdělávání s potřebami průmyslu;</li><li>- izolovanost a malá koordinovanost procesů modernizace vzdělávací soustavy, omezená účast sociálních partnerů;</li><li>- nízký podíl výdajů na školství na HDP, jako odraz nízké priority společnosti;</li><li>- pokračující zaostávání za vyspělými zeměmi v oblasti podpory vědy a výzkumu.</li></ul>

## SWOT analýza mezinárodního obchodu s průmyslovou produkcí

<b>Silné stránky</b>	<b>Slabé stránky</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- blízkost významných evropských států;</li><li>- řada konkurenceschopných výrobků;</li><li>- vysoký podíl malých a středních podniků na zahraničních obchodních aktivitách.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- nedostatečné zkušenosti se zahraničním obchodem a nedostatečná znalost trhů;</li><li>- nedostatek marketingových informací a nízké marketingové aktivity v zahraničí.</li></ul>
<b>Příležitosti</b>	<b>Hrozby</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- liberalizace obchodu a vyšší využití obchodních příležitostí;</li><li>- rozvoj mezinárodní spolupráce v příhraničních oblastech.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- rostoucí konkurence na světových trzích;</li><li>- omezení schopnosti vyrovnat se se změnami na poli informačních technologií;</li><li>- nedostatečně tržně orientovaný přístup výrobců a exportérů.</li></ul>

Mezi ohrožení můžeme ještě řadit velkou závislost českého vývozu na západní Evropě. Rizikem je silná závislost na obchodování s jednou zemí (Německo). Samotné Německo je závislé na USA. Dalším ohrožením je i skutečnost, že více než 3/5 českého zahraničního obchodu připadají na podniky kontrolované cizím kapitálem. Tyto podniky rozhodují o tom, zda jejich subdodavatelé budou z tuzemska či zahraničí.

Export bývá často označován za motor růstu ekonomiky. Úsilí o získání většího podílu ve světovém obchodě je charakteristické pro téměř všechny země světa. A v zemích s malým tuzemským trhem, kterou Česká republika nesporně je, se efektivní účast ve světovém obchodě stává kategorickou nutností.

Pro SWOT analýzu je důležitým předpokladem, že podnik dosáhne strategického úspěchu maximalizací silných stránek a příležitostí a minimalizací slabých stránek a hrozeb. Užitečnost této analýzy spatřujeme v tom, že vede ke zlepšení výkonnosti organizace, na základě hodnocení mohou manažeři usoudit na strategické alternativy, které by mohly být v jejich situaci ty nejvhodnější a dále poskytuje manažerům logický rámec pro hodnocení současné a budoucí pozice jejich organizace.

Nyní se zaměřím na jednotlivé faktory ovlivňující úspěšnost podniku na trhu. Pokud má podnik aktivní zájem tyto faktory řešit stane se úspěšným a prosperujícím.

## 2.2 Koncentrace

Koncentrace průmyslové výroby znamená soustředování výroby i výrobních činitelů (práce, stroje a zařízení, materiálů a energie) do stále větších výrobních celků. Soustředování výroby a výrobních činitelů se může realizovat buď v rámci určitého místně vymezeného podniku jako růst jeho velikosti (hovoříme o věcné koncentraci, resp. koncentraci vnitřní), nebo jako spojení místně odloučených podniků do nového organizačního celku, což označujeme jako organizační koncentraci (vnější – fúzi).

Dalším způsobem soustředování výroby je kombinace výroby soustředováním navazujících výrob, např. spojením různých stupňů zpracování výchozí suroviny až po výrobu finálního produktu. Při horizontální koncentraci se spojují dva nebo více podniků stejné výrobní fáze nebo stejného odvětví.

Ke koncentraci dochází různým způsobem. Především se jedná o výstavbu nového závodu, která sice vyžaduje značné investiční prostředky, ale je obvykle spojena se zavedením nové techniky a technologie výroby. Dalším způsobem uplatnění koncentrace výroby je rozšiřování výroby existujících firem. Ke koncentraci výroby dochází i sloučením dříve samostatných podniků, a tak vytvořením nové organizační jednotky, či jejich připojením k existujícímu výrobnímu podniku.

K výhodám koncentrace, tj. k výhodám velkých podniků, se především řadí jejich kapitálová síla, která umožňuje podniku zavádět technický rozvoj a investice vedoucí k vysoké produktivitě práce.

## 2.3 Podniková úroveň

Podnikovou úroveň ovlivňuje několik faktorů, které lze regulovat a tím dosahovat žádoucího stavu.

Mezi tyto faktory a jejich další charakteristiky patří:

### **Práce, kvalifikace, know-how:**

- udržení zaměstnanosti v existujících podnicích;
- vytváření nových pracovních míst;
- vytváření nových typů pracovních míst (nových zaměstnání);
- stimulace zaměstnanosti v dalších částech ekonomiky;



- zdokonalování odměňování a pracovních podmínek;
- zvyšování kvalifikace;
- zavádění nové podnikatelské kultury;
- transfer nejlepších praktik.

#### **Technologie:**

- zavádění moderního výrobního zařízení;
- zavádění a rozšiřování pokročilých technologií;
- zavedení světových výrobních technik a standardů.

#### **Zdraví, bezpečnost práce a životní prostředí:**

- zdokonalení standardů zdravotní podmínek a bezpečnosti práce;
- redukce negativních vlivů na životní prostředí;
- zlepšení kvality vody a ovzduší;
- stimulace místních společností k zdravotním bezpečnostním a ekologickým standardům používaným v západních společnostech.

#### **Stimulace místních společností, zejména malých a středních podniků:**

- zdokonalování kvality surovin a polotovarů od dodavatelů;
- stimulace rozvoje moderních společností zabývajících se službami;
- zdokonalování provádění maloobchodních činností.

Každý podnik usiluje o co nejlepší podnikovou úroveň. Snaží se obstát nejen na tuzemském, ale i na zahraničním trhu. Podniky podporují rozvoj jednotlivých faktorů stále ve větší míře a tím zvyšují svoji konkurenční výhodu.

## **2.4 Inovace a investice**

V současnosti je ve většině průmyslově vyspělých zemí považována podpora inovačního procesu za klíčovou úlohu průmyslové politiky. Podpora výzkumu a vývoje vychází z nutnosti udržet, resp. zvyšovat konkurenční schopnost vyráběné produkce a národních ekonomik na světových trzích.

Za inovace jsou považovány změny vyvolané aktivitou podnikatelů. **Inovace lze z obsahového hlediska členit na:**

- výrobkové (nové výrobky nebo výrobky s novými vlastnostmi);
- technologické (nové výrobní procesy);
- přístup na nové trhy;
- využití nových zdrojů surovin a materiálů;
- zavedení nových organizačních struktur.

Rychlé zavádění výsledků výzkumu a vývoje do praxe představuje důležitý faktor udržení či zvýšení konkurenční schopnosti průmyslu a jeho odvětví. Na podnikové úrovni lze investice financovat z vnitřních a vnějších zdrojů.

## **2.5 Zahraniční investoři**

V současné době jsou PZI celosvětově uznávány jako jeden z nejdůležitějších katalyzátorů ekonomického rozvoje. Jejich základní vymezení je možno shrnout do čtyř bodů:

- jedná se o mobilní materiální investice zaměřené zejména do sektoru zpracovatelského průmyslu a strategických služeb;
- investor je zainteresován na vlastnických právech dlouhodobém rozvoji společnosti, do které investuje;
- investorův vlastnický podíl na společnosti je větší než 10%;
- nezahrnují ani finanční operace ani rozvojové fondy a granty.

Přímé zahraniční investice mají na českou ekonomiku celou řadu pozitivních efektů. V první řadě jsou významným zdrojem tvorby pracovních míst, a to nejen přímo u příchozích investorů, ale také u českých firem, které od nich získají dodavatelské zakázky. Ekonomové se shodují na tom, že zahraniční investice mají jednoznačně pozitivní vliv na růst produktivity práce v české ekonomice. Podniky vlastněné zahraničním kapitálem totiž dosahují vyšší produktivity na jednoho pracovníka, než je tomu u firem domácích. Přímé zahraniční investice dále přispívají k rozvoji znalostní ekonomiky.

Zahraniční investoři a jejich investice znamenají pro české podniky většinou velkou zdravotní injekci z hlediska získání potřebných finančních prostředků.

### **Celospolečenský prospěch ze zahraničních investic je patrný:**

- v lepších možnostech výběru ze strany zákazníků a větším přístupu k vysoce kvalitním produktům a službám;
- v lépe vyškolené pracovní síle, včetně manažerů;
- v rychle stoupající produktivitě práce, zejména ve zpracovatelském průmyslu;
- v nových zdrojích kapitálu;
- v rostoucích příjmech státního rozpočtu;
- v pozitivním vývoji platební bilance;
- v nové kvalitě ekonomického růstu, který zvyšuje životní úroveň na základě investic a exportu.

Prospěch těchto investic plyne i pro zahraniční investory, zejména z investování v zemích střední a východní Evropy. Západní investoři spatřují v určitých oblastech národní ekonomiky problémy, se kterými se země, do které chtějí investovat, potýká.

### **Kritika se zaměřuje na:**

- vysoké přímé a nepřímé daně a celou koncepci daňového systému;
- oblast legislativy s nedostatečným oznamováním změn;
- pomalou adaptaci na právo EU;
- zastaralé postoje k práci.

### **V podmínkách ČR je rozhodování o PZI ztěžováno tím, že**

- nejsou k dispozici vhodné pozemky o rozloze větší než 100 ha;
- průběh investičního procesu negativně ovlivňuje neefektivnost státních orgánů;
- vládní investiční pobídky nepůsobí diferencovaně podle regionů;
- schází větší pocit jistoty plynoucí z vládní politiky privatizace a restrukturalizace a z vlastního fungování systému investičních pobídek;
- řada zahraničních investorů naráží na nedostatek kvalifikované pracovní síly.

Investiční proces je z velké míry ovlivňován dostupnými zdroji. Při nedostatku tuzemských zdrojů je k investování využíváno přímých zahraničních investic.

## **2.6 Pracovní síla v průmyslu**

Rozvoj průmyslu a jeho adaptace na měnící se požadavky trhu kladou značné nároky na pracovní sílu jak z hlediska kvantitativního, tak kvalitativního. Průmyslová politika by

na jedné straně měla stimulovat kvalifikační rozvoj na základě stoupajících požadavků na pracovní sílu, na druhé straně by měla spolupůsobit při řešení otázek nezaměstnanosti souvisejících s útlumem neefektivních a neperspektivních výrob. Celkový vývoj zaměstnanosti je ve všech oblastech ekonomické aktivity, tedy i v průmyslu, ovlivněn především demografickým vývojem společnosti. Více o pracovní síle v průmyslu je uvedeno ve SWOT analýze pracovní síly v průmyslu.

## **2.7 Volba stanoviště**

Volba stanoviště k podnikání je rozhodovací proces dotýkající se bezprostředně jednotlivých podniků. Přitom se u průmyslových podniků rozhodnutí o volbě stanoviště k podnikání projevuje s dlouhodobým účinkem. K provedení optimální volby existuje řada teoretických přístupů. Bez zřetele k jejich podstatě je však rozmístění průmyslu závislé na určitých základních faktorech, jejichž přehled je podán dále v textu. V praktickém životě firmy nepřístupují variantně k výběru místa svého podnikání a volí první tzv. uspokojivou variantu. Důvody, které je k tomu vedou, pramení především z nedostupnosti potřebných informací, resp. vysokých nákladů na jejich získání, zpracování a vyhodnocení.

Na rozmístění průmyslové výroby působí přírodní faktory, zdroje pracovních sil a jejich struktura, vědecko-technický rozvoj, rozměry výroby, blízkost trhu, formy společenské organizace výroby, dopravní podniky, možnosti investiční výstavby, dosavadní rozmístění průmyslu, úroveň infrastruktury, sdílená infrastruktura, řízení procesů rozmíst'ování a lokalizace a osobní hlediska. Existují i faktory, které na rozmístění působí negativně, a to především z pohledu zahraničních investorů (politická nestabilita, nevyvinutý tržní mechanismus, nestabilita měny, sociální neklid, vysoká kriminalita...).

Lokalizační faktory, které pomáhají určit správné stanoviště lze rozdělit na tvrdé a měkké. Tvrdé jsou základem pro výběr stanoviště. Měkké faktory jsou pro podnikání důležité, ale jsou obtížně měřitelné. Pracovní síla posuzuje měkké faktory ze svého pohledu. Přehled základních tvrdých a měkkých faktorů je uveden v tabulce č. 2.

**Tabulka 2 Základní lokalizační faktory<sup>12</sup>**

Tvrdé faktory	Měkké faktory	
	Podnikání	Personální
Situace na trhu (dodavatelském/odběratelském)	Hospodářské klíma (lokální, regionální)	Bydlení Kvalita životního prostředí
Doprava (silniční, železniční, letecká, vodní)	Kvalita a dostupnost místní samosprávy	Školy (možnosti vzdělávání)
Pracovní síla (kvantita, kvalita)	Image města (regionu)	Sociální infrastruktura
Nabídka ploch	Odvětvové kontakty	Možnosti využití
Výše nájemného	Komunikace a možnosti kooperace	volného času (kulturní a sportovní)
Dostupnost energií	Vysoké školy a výzkum	Přitažlivost
Náklady na životní prostředí	soustředěný v regionu	města a regionu
Místní daně	Řídící schopnosti podnikatelských svazů	

Do infrastruktury, která vytváří základ pro rozvoj všech odvětví regionu národního hospodářství, patří doprava, spoje, energetika, bytové hospodářství, zdravotnictví, školy, výzkumné instituce. Podle charakteru těchto odvětví se infrastruktura dělí na technickou a sociální. Vědecko-technický rozvoj snižuje závislost rozmístění průmyslu na přírodních podmínkách a na zdrojích pracovních sil.

<sup>12</sup> DVOŘÁČEK, Jiří. Podpora podnikání (průmyslová politika). 1. vydání VŠE Praha: Oeconomica, 2003, 138.s ISBN 80-245-0502-9.

V předešlých dvou kapitolách jsem se zaměřila na teoretické vymezení regionální a průmyslové politiky. V kapitole regionální politika vymezuji základní pojmy, cíle a nástroje regionální politiky. Dále se krátce zmiňuji o regionální politice v ČR a v EU. V závěru této kapitoly pojednávám o regionálním rozvoji.

V druhé kapitole – průmyslová politika – opět vymezuji základní pojmy této problematiky, uvádím tři SWOT analýzy týkající se průmyslu a popisuji důležité faktory, které ovlivňují úspěšnost a konkurenceschopnost podniku.

Na základě těchto teoretických poznatků a jejich znalostí se mohou podniky správně rozhodovat v reálném životě. Jejich vhodná aplikace a použití může pomoci podnikům stát se významným subjektem na trhu, proto je důležité jim věnovat dostatečnou pozornost. V následujících kapitolách se zaměřím na podnik ŠKODA AUTO a. s. a vymezení lokality umístění této společnosti, u které se v současné době zvažuje možnost velké investice.

### 3. VRCHLABÍ A JEHO OKOLÍ

Město Vrchlabí se rozprostírá v severozápadní části Královehradeckého kraje a v západní části okresu Trutnov na hranicích s Libereckým krajem (příloha č. 1).

Obec Vrchlabí je obcí s pověřeným obecním úřadem a zároveň obcí s rozšířenou působností. Do správního obvodu obce Vrchlabí spadají obce: Černý Důl, Dolní Branná, Dolní Dvůr, Dolní Kalná, Dolní Lánov, Horní Kalná, Kunčice nad Labem, Lánov, Strážné, Špindlerův Mlýn. Takto vymezené území má včetně Vrchlabí celkovou výměru 22 205 ha a žije na něm 20 206 obyvatel (SLDB 2001).<sup>13</sup>

Do správního obvodu obce s rozšířenou působností Vrchlabí spadají mimo výše uvedené ještě obce: Černá, Hostinné, Klášterní Lhota, Prosečné, Rudník (příloha č. 2).<sup>14</sup>

Nejsilnější vazby má město Vrchlabí s okolními obcemi spadajícími do správního obvodu obce s rozšířenou působností. Mimo tento správní obvod má město silné vazby i s Libereckým krajem (obce Vítkovice, Benecko, Horní Branná, Jilemnice, Studenec). Město pro tyto obce nabízí širokou škálu zařízení občanské vybavenosti a především pracovních příležitostí.

Město Vrchlabí se řadí se svým okolím (sousedními městy a vesničkami ze svého spádového území) k průmyslovým a historickým městům se silnou vazbou na Krkonoše. Leží na řece Labi a tvoří zázemí pro turisty směřující do hor. Vrchlabí se postupně stává přirozeným centrem Krkonoš, protože je pověřeným obecním úřadem pro 16 měst a obcí a sídlem dobrovolného svazku měst a obcí „Krkonoše“, sdružujícím 38 měst a obcí. Tento potenciál umožňuje v dané lokalitě rozvíjet podnikatelské aktivity včetně větší průmyslové výroby, ve které jsou zaměstnány téměř 4 tisíce lidí z celého spádového území, ve kterém žije cca 20 400 práceschopným obyvatel.<sup>15</sup>

Dobré pracovní příležitosti přinášejí vysokou poptávku po bytové výstavbě, kterou dokážou uspokojit soukromé firmy. Vyjíždka za prací mimo Vrchlabí směřuje zejména do Špindlerova Mlýna, Prahy a Trutnova. Současně je vysoká dojíždka do Vrchlabí za prací. Dojíždka výrazně převyšuje nad vyjíždkou. Vrchlabí má vysokou ekonomickou atraktivitu. Obsazená pracovní místa ve městě jsou z 38% kryta dojíždkou obyvatel z jiných obcí.<sup>16</sup>

<sup>13</sup> Územní plán obce Vrchlabí, 2005

<sup>14</sup> Územní plán obce Vrchlabí, 2005

<sup>15</sup> [http://vdb.czso.cz/vdbvo/tabdetail.jsp?kapitola\\_id=18&potvrz=Dokon%3Fit+%EF%BF%BDpravy&cislotab=DRORP+01&pro\\_2940006=5215&vo=tabulka](http://vdb.czso.cz/vdbvo/tabdetail.jsp?kapitola_id=18&potvrz=Dokon%3Fit+%EF%BF%BDpravy&cislotab=DRORP+01&pro_2940006=5215&vo=tabulka)

<sup>16</sup> Územní plán obce Vrchlabí, 2005

Rozhodujícím, pro využití potenciálu regionu je dostatečná dopravní dostupnost a kvalitní dopravní infrastruktura, které jsou důležité jak pro průmyslové podniky, tak pro rozvoj turismu. Současný stav komunikací je z hlediska kvality neuspokojivý, jedná se především o kvalitu silnic první a druhé třídy.

Hlavní oporou zaměstnanosti je průmyslová výroba. Ta je z velké části soustředěna do průmyslové zóny „Jih“. Zde jsou umístěny 3 klíčové podniky, tj. ŠKODA AUTO a. s., Nkt cables Vrchlábí k.s., člen skupiny NKT a Hytos a. s., které dohromady zaměstnávají téměř 3000 pracovníků z celého spádového území.<sup>17</sup>

Význam města v oblasti výroby, cestovního ruchu a rekreace (využití tohoto potenciálu) jako zdroje prosperity města stále roste a snahou všech (podnikatelů, obyvatel, města) by mělo být rozvíjet veškeré aktivity spojené s těmito oblastmi (podpora podnikání v oblasti průmyslu, cestovního ruchu).

### **3.1 Rozvoj území v minulosti**

Původní ves Vrchlábí byla typickým kolonizačním sídlištěm, v níž každé usedlosti patřil pozemek zpravidla o velikosti jednoho lánu táhnoucí se až k hranici se sousední vsí. Pronikavá změna v dějinách Vrchlábí nastala roku 1533, kdy se vrchlabského panství zmocnil Kryštof z Gendorfu. Po získání městských práv se Stará ves rozrostla ve svobodné horní město, které zásobovalo doly a hutě. Zde vybudoval Kryštof z Gendorfu největší a nejpokročilejší železárnou v českých zemích a uplatnil své zkušenosti, které získal v zemích s vyspělou tradicí těžby a zpracování rud (Korutany, Štýrsko). Hlavní výrobky železárn – kosity – ovládly téměř monopolně vnitrozemský trh a prodávaly se i na trzích ve Vratislavi a Frankfurtu nad Mohanem.

Ve 20. letech 17. století ve středu města pracovaly pece na výrobu stříbra a mědi, huť k produkci srpů a zámků k ručnicím zásobovala rozvinutá manufaktura na výrobu pušek. Po vyčerpání rudného bohatství (mědi a železa), během 18. století hutě a železárn v dané lokalitě postupně zanikaly. Od 2. poloviny 17. století získávalo v životě města a okolí více na významu zpracování lnu a textilní průmysl. Od poslední čtvrtiny 18. století až do 30. let 20. století zůstávala osou řemeslného a průmyslového vývoje vrchlabska textilní výroba. Většina továren bavlnářského průmyslu dodávala své zboží nejen na trhy uvnitř monarchie, ale i do Německa a dalších států. Vyvrcholením rozvoje vrchlabského průmyslu se

---

<sup>17</sup> Podpora veřejné infrastruktury v mladoboleslavském a vrchlabském regionu. Ministerstvo financí



stala průmyslová výstava severovýchodních Čech roku 1896, kterou připravil vrchlabský magistrát spolu s místními průmyslníky.

V období překonání poválečné krize, pokračoval rozvoj průmyslu, v němž se prosazovaly nové obory – výroba automobilových karoserií a kabelů. Avšak světová hospodářská krize, zahájená krachem na newyorské burze, zastavila textilní průmysl a přinesla vysokou nezaměstnanost. Po připojení Vrchlábí k nacistickému Německu se průmysl v krátké době změnil v podniky produkující výrobky pro potřeby německé armády. Vyhnání Němců z pohraničí po několika letech vyvolalo příliv nového českého obyvatelstva do Vrchlábí a jeho okolí. Započala tak obnova mírových poměrů, průmyslu a nového společenského a kulturního života. Nastolení a upevnění komunistického režimu po únoru 1948 však znemožnilo na dlouhý čas přirozený vývoj vrchlabska. Teprve po pádu totalitního systému vlády v roce 1989 vstoupilo do období rozkvětu jako skutečná brána do nejvyšších českých hor.<sup>18</sup>

### **3.2 Možnosti rozvoje Vrchlábí a jeho okolí v budoucnosti**

Mezi možnosti rozvoje daného území patří několik oblastí, které stojí za zvážení. Velký potenciál nalézáme v oblasti průmyslu a cestovního ruchu. Toto jsou dvě oblasti, na které by město Vrchlábí a jeho okolí nemělo zapomenout a snažit se je stále rozvíjet svými dostupnými prostředky či podporou podnikání dotčených subjektů. Snaha o rozvoj těchto oblastí je v daném území zřetelná. Vrchlábí a okolní města a obce spojená s cestovním ruchem vytváří projekty a programy rozvoje, které napomáhají rozvíjet danou lokalitu (např.: Krkonoše ze sedla kola, Turistický autobus kolem Krkonoš, Krkonoše – lyžařský běžecký ráj aj.) a dostávají turistickou oblast do většího povědomí obyvatel České republiky i zahraničních turistů. I v oblasti průmyslu je vidět snaha rozvíjet tuto oblast. V současné době se jedná hlavně o získání investic na výstavbu nového závodu ŠKODA AUTO a. s.

Mimo cestovní ruch a průmysl existují další oblasti, ve kterých by mělo mít město aktivní zájem rozvoje. Patří mezi ně např. infrastruktura, životní prostředí aj. Blíže k výše jmenovaným oblastem dále.

---

<sup>18</sup> Intranet ŠKODA AUTO a. s. Vrchlábí

### **3.2.1 Ekonomický potenciál Vrchlabí a jeho okolí**

Rozhodujícím předpokladem hospodářského růstu regionu je rozvoj a úspěšnost současných a budoucích podnikatelských aktivit, které představují zdroj příjmů pro obec, investičního kapitálu a nových pracovních příležitostí. Tyto zdroje pak mohou zabezpečit prostředky pro další bytovou výstavbu, obnovu technické infrastruktury a všechny sféry vybavenosti. Rozvoj hospodářské základny je podmíněn inovacemi, optimalizací výroby a technologií a vybudováním příznivého podnikatelského prostředí pro investory včetně přípravy ploch pro podnikatelské aktivity.

Z vnějších vlivů je pro danou lokalitu důležitá dynamika růstu HDP a reálných příjmů obyvatelstva. Příjmy obyvatelstva mají bezprostřední vliv na podíl výdajů na aktivity spojené s využitím volného času, tedy i rekreaci a cestovní ruch, což je významným ekonomickým zdrojem.

#### **Struktura ekonomické základny**

Textilní průmysl dominoval vrchlabsku od poslední čtvrtiny 18. století až do 30. let 20. století a určoval řemeslný rozvoj a hlavní směr podnikání. Za války byl průmysl směřován na produkty zbrojní výroby. Po roce 1989 se nebývalým tempem rozvíjí podnikatelská činnost, rozšiřuje se obchodní síť, přibývá soukromých restaurací a dalších provozoven.

V současné době nejsilnějším článkem ve struktuře ekonomické základny jsou služby, cestovní ruch a rekreace, významnou zde zůstává průmyslové stavebnictví a výroba, přičemž převažuje automobilová výroba. V průmyslové výrobě dominuje ze všech hledisek ŠKODA AUTO a. s. Další z hlediska zaměstnanců je firma Optrex Czech a. s.

Nevýrobní komerční služby jsou zastoupeny především markety – Penny market, Plus, Lidl, několika půjčovnami lyží, prádelnou a dalšími. Zemědělství se v řešeném území věnuje jedna hlavní firma a malé pozemky obhospodařuje několik samostatných rolníků.

Ekonomickou základnu můžeme rozdělit na dvě hlavní části – průmysl (výroba) a služby. Mezi významné subjekty v jednotlivých oblastech patří:

## **A. Průmyslová výroba**

### **ŠKODA AUTO a. s.**

Firma s předmětem činnosti „výroba a prodej osobních a užitkových automobilů, náhradních dílů a komponentů“ je největší podnikající subjekt na území města Vrchlabí i celého vrchlabska.

### **Optrex Czech a. s.**

Předmětem činnosti je výroba monitorů LCD a MDL na bázi kapalných krystalů. Veškerá výroba je určena na vývoz pro mateřskou firmu Optrex Europe GmbH.

### **Nkt cables Vrchlabí k.s., člen skupiny NKT**

Tato firma se zabývá kabelářskou výrobou. Výrobky jsou určeny pro tuzemský i zahraniční trh (EU).

### **Argo – Hytos a. s.**

Leží v průmyslové zóně, předmětem činnosti je stavba strojů s mechanickým pohonem, výzkum a vývoj v oblasti technických věd a velkoobchod.

## **B. Výrobní služby a nevýrobní služby**

### **Havex s. r. o.**

Jedná se o mateřskou společnost ŠKODA AUTO a. s., která poskytuje služby pouze pro své jednotlivé dceřinné společnosti. V rámci svých služeb provádí pronájem HDM, zajišťuje energie, spravuje a udržuje výpočetní techniku, počítačové sítě apod.

### **KAD, spol s r. o.**

Jedná se o firmu zajišťující automobilovou dopravu (autobusovou i nákladní).

### **Městská jatka s. r. o.**

Městská jatka se rozprostírají v průmyslové zóně, předmětem činnosti je jateční zpracování zvířat, velkoobchod a maloobchod. Všechna produkce je určena pro tuzemský trh.

## **Nároky hospodářských činností na dopravní a technickou infrastrukturu**

Problémy, se kterými se setkávají firmy v území, jsou převážně stav a údržba komunikací a obslužnost území veřejnou dopravní obsluhou. U požadavků na technickou infrastrukturu

se objevuje pouze požadavek na napojení na kanalizaci města. Dopady výroby na životní prostředí a hospodaření s odpady jsou malé.<sup>19</sup>

Rozvoj výrobních a nevýrobních služeb v celé oblasti je závislý zejména od další výstavby, rozvoje cestovního ruchu a rekreace a celkového zvýšení koupěschopnosti obyvatelstva. Podnikatelské aktivity může rozšířit rozvoj agroturistiky, cykloturistiky, sportovně-rekreačních a ubytovacích, sociálních či zdravotně rehabilitačních zařízení a také zvýšení celkové úrovně bydlení a infrastruktury.

### **Doporučení**

Z pohledu současných, ale zejména budoucích potřeb obcí a jejich obyvatel se účelným jeví podněcovat vznik a podporovat například tyto výrobní podnikatelské aktivity:

- objemově nenáročná a ekologická zpracovatelská výroba např. v oblasti autopříslušenství, plastů, potravinářství, elektro, dřeva, kovů či montážní kompletace;
- specializovaná stavební výroba;
- drobná výroba užitkových předmětů např. ze dřeva pro domácnost, bytové vybavení, sport, turistiku a rekreaci, nábytek, hračky.

Limitujícím prvkem pro rozvoj výroby jsou možné střety se zájmy cestovního ruchu a omezené množství rozvojových ploch vhodných pro výrobu. Kvalitní přípravou a nabídkou nových využitelných ploch lze iniciovat vznik shora uvedených, ale i dalších podnikatelských aktivit, a zajistit tak nové pracovní příležitosti obyvatelům, zájem o trvalé usídlení v obcích a potřebné finanční zdroje pro správné využití potenciálu území.

### **3.2.2 Cestovní ruch**

Vrchlabsko jako součást Královéhradeckého kraje patří v rámci celé České republiky k oblastem s největším potenciálem pro rozvoj cestovního ruchu. Je to dáno mnoha faktory, mezi hlavní patří velké množství přírodních a kulturních památek a zajímavostí nacházejících se na daném území. Význam cestovního ruchu ještě více zdůrazňuje fakt, že

---

<sup>19</sup> Územní plán obce Vrchlabí, 2005

oba sousední kraje v rámci regionu soudržnosti Severovýchod – kraje Liberecký a Pardubický mají obdobný charakter.

V současnosti se řadí cestovní ruch se svojí dynamikou a ekonomickými parametry mezi nejvýznamnější ekonomická odvětví. Globálně generuje nejvíce pracovních příležitostí a má multiplikační efekt, tj. přenesení efektů do dalších odvětví ekonomiky kam patří například doprava, služby pro cestující, maloobchod a další.

Je žádoucí vytvořit podmínky pro rozvoj cestovního ruchu, ale především pro zkvalitnění jeho stávající infrastruktury, vývoj nových produktů současně s ohledem na zachování přírody a krajiny. Požadavky a cíle nadnárodní koncepce CR a program rozvoje kraje vyžadují synchronizaci s novými záměry především v dopravní a technické infrastruktuře s cílem zvýšit potenciál ve službách a vybaveností především na úsecích ubytování, stravování, kultury a sportu.

Vrchlabí jako nejvýznamnější město celého regionu je jedno z hlavních podhorských turistických středisek CR v České republice. Pro danou turistickou oblast je charakteristické intenzivní celoroční turistické a rekreační využití s převahou zimní sezóny. Území Vrchlabí je vstupní branou do střední části Krkonoš, nástupním místem k horským střediskům CR. Značně členitá a různorodá území vytváří optimální podmínky pro rozvoj CR s vhodnými terény pro sjezdové a běžecké lyžování, pěší i cykloturistiku. Území má i urbanistické a architektonické kvality (městská památková zóna se zajímavými nemovitými kulturními památkami – zámek, klášter, venkovská zástavba s množstvím objektů lidové architektury,...) umožňující kulturně poznávací činnost.

Město nabízí zázemí, širokou škálu služeb a sportovní vyžití pro turisty a občany města a okolních obcí. V souladu s funkčním posláním se zde doporučuje rozvíjet nabídku vyšších standardních služeb (vyšší zdravotnické služby nemocnice, poliklinika, pestřejší obchodní síť) a zejména široké spektrum ubytovacích zařízení, síť stravovacích zařízení, pestrou nabídku pro sport a volný čas a bohatý sortiment výrobních i nevýrobních služeb.

### **3.2.3 Životní prostředí**

S ohledem na povodňové události na Vápenickém potoce na jaře roku 2000 jsou připraveny studie k řešení zamezení dalších povodní v budoucnosti. V souvislosti

s uvedenými událostmi byla původně zvažována nezávisle na sobě opatření směřující jednak k ochraně areálu automobilky vybudováním protipovodňového poldru (investiční součást rozvoje průmyslové zóny a areálu ŠKODA AUTO a. s.) v horním povodí Vápenického potoka a jednak vybudování odlehčovacího kanálu pod areálem ŠKODA AUTO a. s. pro ochranu obytné zástavby (samostatná investice města). Jejím podnětem bylo zaplavení významné části lokality Vrchlabí – Podhůří včetně areálu ŠKODA AUTO a. s. Studie zvažuje 4 základní varianty řešení s podvariantami.

V rámci koordinace těchto samostatných opatření vznikla nutnost zpracovat ucelený pohled na ochranu řešeného povodí s posouzením variantních kombinací jednotlivých protipovodňových opatření. Přitom k ochraně povodí toku Vápenického potoka v řešené trase od katastru Kunčice nad Labem po nádraží ve Vrchlabí jsou zvažována následující jednotlivá opatření.

- 1) Soustavná nebo dílčí úprava koryta v rozsahu od přírodní revitalizace po těžké opevnění
- 2) Vybudování poldru (suché nádrže) na toku Vápenického potoka v povodí nad chráněným územím.
- 3) Vybudování odlehčovacího kanálu nad chráněným územím pro odvedení velkých vod z Vápenického potoka do Labe.
- 4) Úprava stávajících hydraulicky nevhodně řešených mostků a propustků na různých místech koryta potoka.

Na základě posouzení a ocenění variant navržených pro protipovodňovou ochranu v řešeném úseku koryta Vápenického potoka se jako nejvýhodnější jeví vybudování poldru nebo vybudování odlehčovacího kanálu. Tyto varianty byly posouzeny jako nejméně náročné z hlediska finančních prostředků nutných k realizaci opatření.<sup>20</sup>

Po představení Vrchlabí, jako hlavního města regionu vrchlabsko, popsání možností rozvoje v tomto regionu a současného stavu ekonomické základny se dostávám k samotnému podniku ŠKODA AUTO a. s. V následujících kapitolách se zaměřím na charakteristiku podniku a předpokládaného rozvoje.

---

<sup>20</sup> Průvodní zpráva, protipovodňová opatření – studie, 2001

## **4. ŠKODA AUTO a. s.**

V této kapitole se zaměřím na historii podniku od dob jeho počátků až po současnou situaci. Představím samotnou společnost a přiblížím postavení ŠKODA AUTO a. s. v České republice. Dále se budu věnovat předpokládanému rozvoji ŠKODA AUTO a. s. Vrchlabí, na který budu nahlížet z mnoha hledisek a pokusím se zhodnotit dopady, pozitiva a negativa předpokládaného rozvoje. Na konci této kapitoly se dozvíte co si myslí o rozvoji samotní obyvatelé Vrchlabí a jeho okolí.

### **4.1 Historie společnosti**

Závod ve Vrchlabí navazuje na historii firmy Petera a synové, továrna na vozy a anglické sedlářství, založenou v roce 1864. Byly tam vyráběny postroje na koně, později kočáry, vozy všeho druhu a saně. K rozšíření firmy došlo v letech 1904-1906, kdy byl postaven nový závod ve středu města, který slouží automobilové výrobě doposud. V počátečních letech 20. století spolupracovala továrna velmi úzce s libereckou automobilkou RAF, na jejichž podvozcích stavěla i autobusové karoserie pro Vídeň. V průběhu 1. světové války přešla vrchlabská továrna částečně na válečný program. Po roce 1920 se závod už plně specializoval na výrobu automobilových karoserií. V letech 1930-1935 dosáhla firma největšího rozkvětu, výrobou kabrioletů vlastní konstrukce, stavěných na podvozcích Škoda, Tatra, Walter, ale i firem německých, italských, anglických a amerických. Za 2. světové války byl závod přebudován na zbrojní výrobu (pancéřové vozy, výroba kluzáků a části letadel). Po 2. světové válce bylo ustaveno krátce družstvo SEVKAR (Severočeská karosárna). V roce 1946 byla karosárna znárodněna a přičleněna k AZNP Mladá Boleslav. Počínaje rokem 1954 vznikl samostatný Automobilový závod Vrchlabí (AZV), k němuž byl připojen i závod Karosa v Chlumci nad Cidlinou. Již v roce 1958 byl vrchlabský závod znovu přičleněn k AZNP Mladá Boleslav. V následujících letech se Vrchlabí orientovalo na výrobu lehkých užitkových variant osobních automobilů Škoda. V polovině 70. let začala úzká spolupráce s podnikem v Mladé Boleslavi při ověřování výroby vozů Škoda 120 a výrobě luxusnějších verzí tohoto typu. Značná část této výroby byla exportována. Koncem roku 1981 byl vyroben poslední vůz Škoda 1203 a tím byla ukončena etapa výroby užitkových vozů ve Vrchlabí, která trvala téměř nepřetržitě od roku 1946. V roce 1991 se stala Škoda Mladá Boleslav součástí koncernu Volkswagen a Škoda Vrchlabí zůstalo jedním z výrobních závodů ŠKODA AUTO a. s. Podnik ŠKODA AUTO a. s. se stal vedle firem VW, Audi a Seat čtvrtou značkou koncernu. Investovalo se i do výrobních kapacit - vznikl nový

závod, lakovna v Mladé Boleslavi a modernizovaly se provozy ve Vrchlabí a v Kvasinách. V době, kdy mladoboleslavskou automobilku vlastnil Volkswagen již ze 100 %, přibyl reprezentativní model Superb, který odborníci řadí mezi absolutní světovou špičku ve své třídě. Z téměř půl milionu vyráběných automobilů ročně putuje 80 % do zahraničí, v některých zemích (Ukrajina, Bosna, Indie) otevřela Škodovka nové montážní závody. I v současnosti se připravují nové modely automobilů Škoda, které obohatí výrobní program. ŠKODA AUTO a. s. je dnes nejdůležitějším průmyslovým podnikem v zemi.<sup>21</sup>

## **4.2 Představení společnosti**

ŠKODA AUTO a. s. je dceřinou společností německé společnosti Volkswagen a jejím hlavním předmětem činnosti je vývoj, výroba a prodej vozidel a jejich příslušenství. Společnost patří mezi nejvýznamnější firmy v ČR (v roce 2006 společnost vytvořila více než 8% exportu ČR a zaměstnávala více než 23000 vlastních zaměstnanců). Za období 1997-2006 zaměstnanci ŠKODA AUTO a. s. a společnost samotná odvedli do státního rozpočtu a veřejných fondů na daních z příjmů a na sociálním zabezpečení a zdravotním pojištění více než 32,2 mld. Kč. ŠKODA AUTO a. s. patří mezi ty české společnosti, které nejvíce investují do výzkumu, vývoje a inovací, a to nejen pro své vlastní potřeby, ale i pro ostatní automobilky v rámci koncernu. Tuto skutečnost potvrzuje i projekt rozšíření technologického centra v Mladé Boleslavi, které se po dokončení stane 3. nejvýznamnějším vývojovým centrem v rámci skupiny VW na celém světě. Personálním a vývojovým potřebám ŠKODA AUTO a. s. odpovídá i úzká spolupráce s odbornými středními školami a technickými univerzitami, a to především v oblastech poskytování odborných praxí, spolupráce na diplomových pracích a výzkumných a vývojových projektech. V ČR má ŠKODA AUTO a. s. hlavní závod v Mladé Boleslavi a dva pobočné závody ve Vrchlabí a Kvasinkách. V Mladé Boleslavi se nachází hlavní výrobní závod společnosti včetně kapacit na produkci motorů a převodovek.

Pobočný závod Vrchlabí je kandidátem na získání významných investic, o jejichž umístění zvažuje mateřský koncern mezi několika lokalitami. Tyto investice poskytnou vítězi soutěže vyrábět nový model automobilu a tím růst v produkci automobilových dílů. Pokud Česká republika vyhraje soutěž a plánované investice zamíří do podkrkonošského Vrchlabí, znamenalo by to pozitivní efekt na hospodářství v celé České republice. Tento efekt by byl znatelný ve formě růstu zaměstnanosti,

---

<sup>21</sup> Intranet ŠKODA AUTO a. s. Vrchlabí



hrubého domácího produktu a výnosů veřejných rozpočtů, posílení českého průmyslu, vliv na obchodní bilanci a díky nadprůměrným mzdám životní úroveň zaměstnanců. Nezanedbatelný by byl rovněž dopad na životní podmínky obyvatel dotčeného regionu. Konkurenceschopnost závodu ve Vrchlabí snižuje z velké míry špatná dopravní obslužnost průmyslové zóny a také omezená nabídka ploch pro potřeby rozvoje továrny.

Pokud by se mateřský koncern rozhodl umístit výrobu nového modelu do Vrchlabí znamenalo by to investice do nových technologií a staveb (výrazné rozšíření montážní haly a svařovny, výstavby lakovny, vybudování logistického zázemí v podobě odstavných ploch, parkovišť a železniční vlečky, rozšíření stávající kotelny nebo vybudování nové biologické čističky odpadních vod).<sup>22</sup> Tato investiční aktivita automobilky by znamenala nejenom jistotu práce pro stávajících zaměstnance, ale i vytvoření stovek nových pracovních míst.

Pobočný závod ŠKODA AUTO a. s. ve Vrchlabí se obrátil na MF a požádal o pomoc při řešení nevyhovujícího stavu dopravní infrastruktury ve vrchlabském regionu.

Mezi nejvýznamnější komunikační závady patří závady na silniční síti a síti vnitroměstských komunikací. Jedná se zejména o nedostatečné šířkové, směrové a výškové uspořádání, lokálně zúžené profily, nepřehledná místa, absenci chodníku, nekompletní dopravním značení a špatný stav komunikací. Podíl na špatném stavu má zejména nákladní doprava. Podíl nákladní dopravy se pohybuje v rozmezí 15-20% z celkového počtu vozidel. Ve srovnání s rokem 1995 došlo k nárůstu celkové dopravy o více jak 50% a v nákladní dopravě nárůst přesáhl 120%.<sup>23</sup>

Nejenom podnik, ale také samospráva musí být dobře připraveni na vstup velkého investora do daného území. Pokud se území vyznačuje nedostatečnou připraveností může v konečném důsledku investice přinést mnoho dopadů, většinou negativních.

Mezi tyto dopady patří:

- zadlužení nositele projektu rozvoje průmyslové zóny (město/obec),
- nárůst problémů v dopravě (přetíženost, poškozování komunikací atp.), nárůst kriminality a narušení přirozených společenských vztahů v dané lokalitě v důsledku

---

<sup>22</sup> Podpora veřejné infrastruktury v mladoboleslavském a vrchlabském regionu. Ministerstvo financí

<sup>23</sup> Územní plán obce Vrchlabí, 2005

přílivu pracovní síly s velikou různorodostí v důsledku nedořešení infrastruktury zejména v dopravě, bydlení, školství a volnočasových aktivitách,

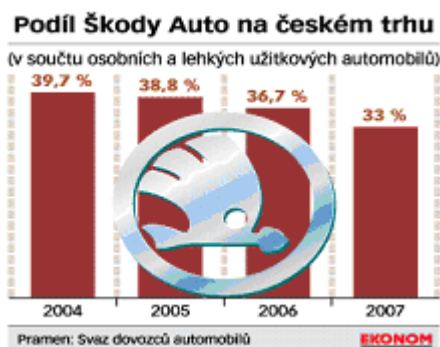
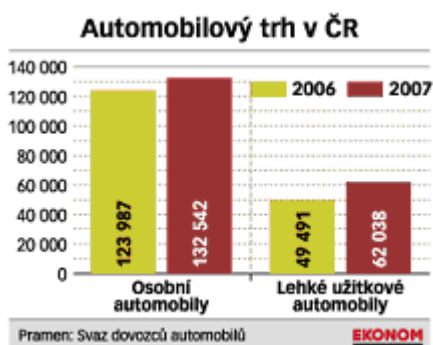
- ztížení dopravní obslužnosti regionu a zhoršení ekologických podmínek v důsledku opožděného zkapacitnění hlavních dopravních cest,
- narušení tržního prostředí a jeho přirozenou úroveň v regionu prostřednictvím růstu cen nemovitostí, spekulacemi s pozemky aj.

Aby se tyto konečné dopady neobjevili v konečném hodnocení velké investice, neměla by společnost podcenit a zanedbat přípravu a také samotnou realizaci dané investice.

Nyní se krátce zmíním o českém trhu s automobily a jaký podíl trhu zaujímá ŠKODA AUTO a. s.

Český trh s automobily se rozdělil na dvě části, které se v poslední době vyvíjejí dost odlišně. Jednak jde o prodej aut „do flotil“ – čili podnikům, podnikatelům, státní správě a dalším organizacím a pak o prodej aut fyzickým osobám, které je používají čistě k soukromým účelům. V první kategorii je domácí ŠKODA AUTO a. s. až překvapivě úspěšná. V té druhé, která díky zvyšujícím se rodinným příjmům nabývá na významu, se však stále více prosazuje konkurence. Výsledkem je, že prodej škodovek neroste tak rychle, jak posiluje celý trh.

První z níže zobrazených grafů zobrazuje automobilový trh v ČR, rozdělený na části osobní automobily a lehké užitkové automobily. Druhý z grafů zobrazuje podíl ŠKODY AUTO a. s. na českém trhu.



[http://ekonom.ihned.cz/3-22777130-v%9Aichni+proti+%9Akod%EC-400000\\_d-26](http://ekonom.ihned.cz/3-22777130-v%9Aichni+proti+%9Akod%EC-400000_d-26)

### **4.2.1 Hlavní bariéry získání investic na výstavbu nového závodu**

Umístění nového závodu ve Vrchlabí brání několik bariér. K odstranění těchto bariér je zapotřebí velkých investic jednak ze strany města a kraje, ale také ze strany společnosti.

Samospráva zde hraje důležitou roli. Tato role spočívá zejména ve financování určitých akcí, které zkvalitní dopravní infrastrukturu. Právě samospráva by investovala nemalé finanční prostředky k opravě a výstavbě tamních komunikací a tím pomohla podniku zvýšit šance na získání investice.

Níže uvádím nejvýznamnější bariéry, které je zapotřebí odstranit a tím zlepšit pozici společnosti jako kandidáta na získání investic.

#### **Bariéry dopravního charakteru**

##### **Mezi bariéry dopravního charakteru patří:**

- obchvat Dolní Branné – jedná se o přeložku silnice II/295 přímo navazující na uvažovaný obchvat města Vrchlabí. Důvodem je dopravní zatížení obce a velký spád silnice, který činí problémy především v zimních měsících. Investorem akce bude Královehradecký kraj.
- Rekonstrukce komunikace a mostu v Dolní Branné – jedná se o důležitou stavbu umístěnou 2 km před průmyslovou zónou. Most v Dolní Branné je nejslabším místem silnice třetí třídy a do vybudování obchvatu Dolní Branné je nenahraditelnou spojnici, která nejkratším způsobem umožňuje dopravu do průmyslové zóny ve Vrchlabí z komunikace II/295. Tato komunikace je nyní jedinou možností, jak alespoň částečně snížit průjezd kamionů centrem Vrchlabí. Jedná se o starý kamenný most přes Labe, kvůli únosnosti zúžen do jednoho pruhu. Jako součást stavby mostu je obcí požadována rekonstrukce komunikace III. třídy v délce cca 1 km včetně vybudování chodníku. Investorem oprav bude Královehradecký kraj.

Jak můžeme vidět z popisu obou hlavních akcí dopravního charakteru, nejedná se ani v jednom případě o malé a krátkodobé investice. Výstavba obchvatu i rekonstrukce komunikace a mostu potřebují na svou realizaci dostatečný časový rozsah. Proto by se město i kraj měli snažit o získání finančních prostředků v co nejkratším časovém horizontu a také zahájit samotné stavební práce, které povedou k odstranění bariér.

## **Bariéry nedopravního charakteru**

Kromě projektů dopravního charakteru je třeba vyřešit projekty nesouvisící s dopravní obslužností průmyslové zóny, resp. města Vrchlabí, ale pro zdárný rozvoj podnikatelských aktivit v této lokalitě mají klíčový význam. Tyto investiční akce se rovněž potýkají s nedostatkem zdrojů na straně města a kraje, který by však byl řešitelný v případě pomoci příslušných ministerstev.

Mezi tyto akce patří:

- výstavba suchého poldru – navrhovaná stavba zabezpečuje území ležící podél toku Vápenického potoka včetně průmyslové zóny před povodňovými škodami. Investorem akce bude město Vrchlabí.
- most před závodem ŠKODA AUTO a. s. – most představuje protipovodňové opatření pro část průmyslové zóny na níž se nalézá i areál ŠKODA AUTO a. s. Současně se jedná o další přístup do rozvojové plochy průmyslové zóny. Investorem bude město Vrchlabí.
- Přemístění sportovního stadionu – městský sportovní stadion v současné době leží v lokalitě, která je v územním plánu zakreslená pro průmyslové využití. Přímo sousedí s v průmyslové zóně působícími podniky (ŠKODA AUTO a. s. a Hytos a. s.), od města ho odděluje rušná silnice využívána rovněž pro dopravu do a z průmyslové zóny, což je z hlediska účelu sportoviště a bezpečnosti sportujících dlouhodobě neudržitelné. Zároveň existence stadionu v této oblasti omezuje rozvoj průmyslové zóny, expanzi stávajících či příchodu nových investorů. V rámci schváleného konceptu územního plánu je pro sportovní stadion vymezená plocha v oblasti Vejsplachy.
- Zainvestování pozemků pro rozšíření průmyslové zóny – pro rozvoj průmyslové zóny hraje klíčovou roli scelení a výkup pozemků vymezených územním plánem pro průmyslové využití. Do majetku města Vrchlabí by se tak měly dostat pozemky v okolí stadionu, areálu plynáren a za železniční tratí.

**Tabulka 3 Rozvoj průmyslové zóny ve Vrchlabí**

Název akce	Investor	Navrhovaný zdroj financování	Vztah k záměru ŠKODA AUTO a. s.
Suchý poldr	Město Vrchlabí	MPO*, MF**, město Vrchlabí	Investice ŠKODA AUTO a. s. je podmíněna realizací těchto akcí.
Přeložení sportovního stadionu	Město Vrchlabí		
Most před závodem Škoda Auto a. s.	Město Vrchlabí		
Zainvestování pozemků pro rozšíření PZ	Město Vrchlabí		

\* Program na podporu podnikatelských nemovitostí a infrastruktury, popř. nemovitostí.

\*\* Prostředky z privatizace na akce související s výstavbou průmyslových zón, popř. vládní rezerva.

Podpora veřejné infrastruktury v mladoboleslavském a vrchlabském regionu. Ministerstvo financí

### 4.3 Předpokládaný rozvoj

Šéfové Volkswagenu sice oficiálně nerozhodli, je ale možné, že v podkrkonošském Vrchlabí brzy vyroste nová automobilka, která by se zaměřila na výrobu nového typu automobilu, který zatím nebyl přesně určen. Firma již požádala o posouzení vlivu rozšířené stavby na životní prostředí.

Ve vzduchu však visí mnoho nezodpověděným otázek, které mají nemalý vliv na rozhodnutí o výstavbě automobilky.

- Je Podkrkonoší ten nejlepší region?
- Dopravní a železniční spojení je mizerné, nebylo by logičtější umístit nový závod třeba někde mezi Most a Teplice? Vede tam zbrusu nová dálnice na Drážďany a nezaměstnanost je tam vyšší než v Podkrkonoší.
- Nemají se pod horami spíše snažit investovat do turistického ruchu a lákat rekreanty? Nemá vláda tlačit investora do sociálně slabšího regionu?
- Jaké budou nároky nové montovny na infrastrukturu?
- Povede do Vrchlabí nová rychlostní silnice?

Na tyto a další otázky si každý může odpovědět sám dle vlastního názoru. Pro někoho může být rozvoj dobrým mezníkem podniku. Pro jiného naopak může rozvoj znamenat zadlužení nejen společnosti, ale také města. Cílem mého zkoumání je na tuto problematiku pohlížet

jako nezaujatý člověk a zhodnotit dopady jak v pozitivním, tak negativním měřítku. I když pro někoho může být pozitivum negativem a naopak.

V záměru „Rozvoj závodu Vrchlabí ŠKODA AUTO a. s.“ se neuvažuje s více variantami umístění nové výrobní kapacity automobilky a varianty se vztahují jen k rozmístění jednotlivých provozů v rámci rozšířeného areálu závodu Vrchlabí. Záměr neporovnává možnosti umístění nového závodu v Mladé Boleslavi nebo v Kvasinkách.

Předložený záměr předpokládá především rozšíření haly montáže, haly svařovny a výstavbu nové lakovny na cílovou kapacitu 1000 vozů/den a dále pak realizaci dalších souvisejících staveb, a to nových parkovišť pro osobní a nákladní auta, nové odstavné plochy pro hotové vozy, nové železniční vlečky, nové biologické čistírny odpadních vod a rovněž i zvýšení tepelného výkonu kotelny ŠKODA-ENERGO s.r.o. výstavbou nového plynového kotle. Nyní jich z montážní linky sjíždí necelých 400 denně.<sup>24</sup>

Následující část kapitoly pojednává o podrobnější charakteristice záměru.

Rozvoj závodu Vrchlabí ŠKODA AUTO a. s. přitom předpokládá rozšíření jednak v rámci stávajícího areálu závodu, jednak ve vazbě na výhledové plochy mimo stávající areál závodu, které jsou předmětem řešení pořizování nového územního plánu města Vrchlabí. Plocha areálu závodu po jeho rozšíření má vzrůst ze současných 22,84 ha na 33,40 ha.<sup>25</sup>

Provoz závodu je orientován na 250 pracovních dnů za rok při 3 směnách za den. Oproti stávajícímu počtu 1069 zaměstnanců se uvažuje s výhledovým počtem 4800 zaměstnanců.<sup>26</sup>

### **4.3.1 Předmětem předpokládaného rozvoje jsou následující záměry<sup>27</sup>**

#### **A) Rozšíření haly montáže**

- původní plocha haly 18 300 m<sup>2</sup>
- celková plocha haly po rozšíření 70 000 m<sup>2</sup>
- navržené zpevněné plochy 9 000 m<sup>2</sup>
- plocha logistiky 26 000 m<sup>2</sup>

---

<sup>24</sup> Posudek o vlivech záměru „Rozvoj závodu Vrchlabí ŠKODA AUTO a. s.“ na životní prostředí. 2007

<sup>25</sup> Posudek o vlivech záměru „Rozvoj závodu Vrchlabí ŠKODA AUTO a. s.“ na životní prostředí. 2007

<sup>26</sup> Posudek o vlivech záměru „Rozvoj závodu Vrchlabí ŠKODA AUTO a. s.“ na životní prostředí. 2007

<sup>27</sup> Posudek o vlivech záměru „Rozvoj závodu Vrchlabí ŠKODA AUTO a. s.“ na životní prostředí. 2007

Výrobní kapacita haly montáže:

- stávající 400 vozů/den
- výhledová 1 000 vozů/den

### **B) Rozšíření svařovny**

- původní plocha haly 11 000 m<sup>2</sup>
- celková plocha haly po rozšíření 38 000 m<sup>2</sup>
- plocha logistiky 10 500 m<sup>2</sup>

Výrobní kapacita svařovny:

- stávající 150 vozů/den
- výhledová 1 000 vozů/den

### **C) Lakovna (nová stavba)**

- plocha haly 28 800 m<sup>2</sup>

### **D) Parkoviště**

Stávající parkoviště:

- pro 225 osobních aut plocha 4 500m<sup>2</sup>
- pro 13 nákladních aut plocha 1 425m<sup>2</sup>

Nově navržená parkoviště:

- pro 1 000 osobních aut plocha 20 000 m<sup>2</sup>
- pro 40 nákladních aut plocha 7 000 m<sup>2</sup>

### **E) Plocha pro hotové vozy**

Stávající plocha:

- pro 1 540 osobních aut plocha 30 800 m<sup>2</sup>

Nově navržená plocha:

- pro 2 500 osobních aut plocha 50 000 m<sup>2</sup>

### **F) Vybudování železniční vlečky**

- 3 koleje železniční vlečky o celkové délce 1 200 m

Na severu stávající závod sousedí s areálem sportovního hřiště, jehož plocha je v konceptu územního plánu označena jako návrhová plocha průmyslové výroby. Rozšíření závodu

(výstavba nové haly logistiky) je navrženo na tuto plochu, která sousedí s plochami průmyslové výroby a smíšených aktivit.

Východní hranici tvoří těleso železniční trati Vrchlabí – Kunčice nad Labem, za kterým jsou situovány zemědělské pozemky. Na těchto plochách ZPF (návrhové plochy průmyslové výroby dle konceptu ÚP) je navrženo rovněž rozšíření závodu (odstavná plocha pro hotové vozy). Jižně se nacházejí další plochy, které jsou v konceptu územního plánu navrženy pro průmyslovou výrobu. Na tyto plochy zasahuje navržená stavba výrobní haly a parkoviště osobních a nákladních vozidel. Jižní okraj areálu závodu by pak sousedil se stávající místní komunikací, za kterou jsou situovány plochy zeleně a obytné zástavby a plochy smíšených aktivit. Územím závodu protéká v převážné délce toku zatrubněný Vápenický potok. Jeho zatrubnění je navrženo rozšířit na celý areál závodu. Východně od areálu závodu je plánována odstavná plocha pro hotové vozy. Dále jsou navržena parkoviště pro osobní a nákladní automobily. Nově bude vybudována železniční vlečka.

Po představení společnosti a základní charakteristice předpokládaného rozvoje se dostávám k hlavní části, tj. vymezení a zhodnocení pozitivních a negativních vlivů a dopadů rozvoje na Vrchlabí a jeho okolí.

#### **4.4 Dopady a vlivy rozvoje na Vrchlabsko**

Nyní se zaměřím na vymezení pozitivních a negativních vlivů a dopadů, které plynou z předpokládaného rozvoje ŠKODA AUTO a. s. Dopady rozvoje jsou takové skutečnosti, které jsem nezařadila ani do pozitivních, ani do negativních vlivů. Pro někoho mohou přinést pozitivní, pro jiného negativní vliv rozvoje. Záleží na směru pohledu každého občana.

##### **Pozitivní vlivy**

Rozvoj ŠKODA AUTO a. s. by znamenal sociální a ekonomické důsledky v oblasti zaměstnanosti. Důležitým pozitivním vlivem je určitě vytvoření stovky nových pracovních míst a z toho plynoucí vliv celé investice na imigrační politiku. Nový závod by se stěží obešel bez zahraničních dělníků, kteří představují levnou pracovní sílu. S vytvořením nových pracovních míst může však vzniknout i nedostatek pracovníků s potřebnou kvalifikací. Tento nedostatek může působit jako pozitivní vliv ve věci zavedení systému zelených karet. Tím by se ulehčil proces získání



pracovního povolení pro zahraniční odborníky, kteří chtějí pracovat na území ČR. Na vládu by mohl být vynakládán větší tlak a systém by byl prospěšný pro společnost i ekonomiku.

Jak můžeme vidět, se zaměstnaností je spojeno mnoho dalších vlivů a důsledků. Další z nich je také spojen s touto oblastí. Náborem stovek nových zaměstnanců je pravděpodobné, že klesne nezaměstnanost v regionu. Více lidí bude vydělávat, tudíž i více lidí bude utrácet část ze svých úspor a tím se zvětší kupní síla a zlepší životní úroveň obyvatelstva. Větší poptávku po statcích vyřeší podnikatelské subjekty rozšířením svého sortimentu a zkvalitněním služeb a produktů. Což v konečném důsledku přispěje k prosperitě regionu.

Rozvoj automobilky by mohl dále urychlit stavbu dálnice D11 z Hradce Králové na hranice s Polskem. S dokončením dálnice si stát dává na čas. Urychlení stavby by mohla přinést investice do tohoto rozvoje, které automobilka podmiňuje zásadními změnami v dopravě k továrně.

Ve výčtu pozitivních vlivů předpokládaného rozvoje automobilky je důležité zmínit se o cenách tepla ve městě, které jsou vyšší než v okolních městech. Součástí velkolepých plánů ŠKODA AUTO a. s. je i vyřešení nového tepelného zdroje pro nový závod. Rozvoj ŠKODA AUTO a. s. by mohl stlačit ve městě ceny za teplo. Vyplývá to z jednání mezi elektrárnou EPO Poříčí a ŠKODA AUTO a. s. Plánovaný teplovod by měl napájet automobilku i vrchlabské byty. Mělo by dojít k propojení tepelné soustavy ŠKODA AUTO a. s., NKT Cable a Tepla Krkonoše, které v současnosti energií zásobuje více než 1600 vrchlabských bytů. Toto propojení soustav by významně pocítili odběratelé energie ve snížení ceny za teplo minimálně o 100 korun za gigajoule.<sup>28</sup>

Rozvoj vrchlabské automobilky může dále přinést řadu investic do regionu. Pokud společnost Škoda Auto a. s. potvrdí svůj záměr rozšířit vrchlabský závod, mohlo by ve městě a okolí dojít ke stavebnímu hemžení. V Ujednání mezi ŠKODA AUTO a. s., městem Vrchlabí a Královéhradeckým krajem je vytyčen okruh nezbytných infrastrukturálních akcí, které by se v případě kladného rozhodnutí měly v regionu do budoucna realizovat (Příloha č. 3).

---

<sup>28</sup> Krkonošský deník. Číslo 20, 24. ledna 2008

## Negativní vlivy

Negativním vlivem rozvoje je jednoznačně zatěžování ŽP. Především se jedná o zatěžování hlukem, prachem a imisemi. Avšak toto nezatěžuje obyvatelé v tak velké míře. Více o těchto oblastech zatěžování se zmíním níže. Největším zásahem do přírody a ochrany životního prostředí bude výstavba protipovodňového opatření. Část Vrchlabí a samotný závod spadají do oblasti vysokého rizika zatopení. Této problematice jsem se již věnovala v kapitole životní prostředí, proto tuto problematiku zde nebudu více rozvádět a zaměřím se na ostatní vlivy v rámci ŽP (hluk, prach, imise aj.).

Především občané bydlící v blízkosti závodu se mohou potýkat s vlivy jako je hluk, prach, znečištění ovzduší aj.

Mezi vlivy na obyvatelstvo tedy patří:

**Vlivy při výstavbě** – hluková situace při provádění stavebních prací byla modelována pro nejméně příznivou situaci provádění stavebních prací podél hranic budoucího staveniště v blízkosti obytné zástavby. Vypočtené hladiny hluku u obytné zástavby nepřekračují limitní hodnotu. Tudiž by obyvatelé nebyly ovlivněni tolik hlukem, jako spíše samotnou výstavbou závodu. Může se jednat o dočasné dopravní omezení, zablácené silnice v období dešťů nebo naopak zvýšenou prašnost v období sucha.

**Vlivy při provozu** – obtěžování hlukem se promítá především v psychosociální rovině – rušení komunikace řeči, omezení soustředění, obtížnější učení, agresivita v komunikaci apod. Především vnímavé populační skupiny – malé děti, nemocní a senioři – mohou tyto vlivy vnímat více. Cca 60% vystavené populace je obtěžováno hlukem lehce, cca 25% je vystaveno vysokému obtěžování. Dopad nočního hluku z dopravy může být posuzován z pohledu rušení spánku či z pohledu pravděpodobnosti nárůstu % civilizačních chorob. Ekvivalentní hladina hluku reprezentuje lehké rušení spánku u 40% exponovaných a vysoké rušení u 12% exponované populace. Současně tato expozice při dlouhodobém působení (5-10 let) reprezentuje více jak 7% nárůst pravděpodobnosti zdravotního postižení civilizačními chorobami.<sup>29</sup>

**Narušení faktorů pohody** – k tomuto narušení může dojít v časově omezeném období výstavby (obyvatelé obytných domů v přilehlé oblasti mohou být krátkodobě ovlivněny zvýšeným hlukem a zvýšeným množstvím emisí v důsledku dopravy materiálu na stavbu a provozu stavebních mechanismů).

---

<sup>29</sup> Posudek o vlivech záměru „Rozvoj závodu Vrchlabí ŠKODA AUTO a. s.“ na životní prostředí. 2007

Další negativní vliv, které mohou někteří obyvatelé pociťovat, je závislost České republiky na výrobě automobilů. Podíl českého exportu tvoří velkou část na celkové hodnotě. Někteří si mohou klást otázky, zda není lepší soustřeďovat a poskytovat finanční prostředky do upadajících či jiných, méně prosperujících oblastí. Zda není lepší mít jednotlivé podíly na exportu rovnoměrně rozloženy. Přece jen je ŠKODA AUTO a. s. vlastněna 100% zahraničním vlastníkem a rozhodnutí o ukončení nebo přemístění výroby z České republiky do jiné země by znamenal velký dopad pro český export, ale také pro celou českou ekonomiku.

Samotná lokalizace závodu ve Vrchlabí by s sebou přinesla negativní vlivy - likvidace sportoviště či ozdravovny v sousedství dnešního závodu a snížení bezpečnosti chodců. Záměr „Rozvoj závodu Vrchlabí ŠKODA AUTO a. s.“ by měl být rozšířen o kompenzaci (náhradní výstavbu) hřiště a ozdravovny, likvidovaných záměrem v dohodě se samosprávou města Vrchlabí, neboť tím snižuje možnosti sportovního vyžití a zdravotní péče obyvatelstva.

Záměr způsobí zvýšení intenzity dopravy na souvisejících komunikacích. Významná část dopravy by však měla být realizována po železnicích. Důvody pro využívání železniční dopravy shledávám dva nejdůležitější:

- železnice nezatěžují ŽP v tak velké míře jako nákladní doprava;
- po českých komunikacích jezdí v současné době velké množství nákladních automobilů, které jsou často spojovány s dopravními nehodami na silnicích.

Vzhledem k faktu, že součástí záměru je i výstavba nové železniční vlečky, STUŽ požaduje zajištění odvozu nejméně 90 % vyrobených vozů po železnici a nejvýše 10 % na speciálních silničních kamionových návěsech nebo po vlastní ose. Již současný denní provoz nákladních vozidel (350 nákladních aut, tj. 700 vjezdů a výjezdů za 24 hodin, z toho 70 v noci, a 430 osobních vozidel, tj. 860 příjezdů a odjezdů, z toho 215 v noci, nemluvě o zajištění nových vozidel na dráze a o provozu manipulačních vysokozdvíhových a jiných motorových prostředků) je značnou zátěží hlukem i emisemi, a to se má produkce a počet zaměstnanců až ztrojnásobit.<sup>30</sup>

---

<sup>30</sup> Posudek o vlivech záměru „Rozvoj závodu Vrchlabí ŠKODA AUTO a. s.“ na životní prostředí. 2007

## **Dopady rozvoje**

Na začátku kapitoly jsem se zmínila, že určité vlivy nezařadím, ani do pozitivních, ani do negativních vlivů, ale do části nazvané dopady předpokládaného rozvoje. Každý občan může tento dopad vnímat ze svého pohledu odlišně nebo nelze posoudit, zda bude dopad přímo v pozitivním či negativním slova smyslu.

Jako pozitivní vliv jsem uvedla vytvoření nových pracovních míst a nábor nových pracovníků. Otázkou zde zůstává, kde tyto pracovníky ubytovat (může se jednat i o ubytování celých rodin). S touto problematikou může tedy souviset nedostatečný počet volných bytů a z toho plynoucí bytová výstavba. Volné byty jsou určeny zejména pro zahraniční dělníky, ale také pro obyvatelé z České republiky, kteří se rozhodli přestěhovat za prací a usídlit se ve Vrchlabí, popř. jeho okolí. Někdo tento dopad může spatřovat jako pozitivní, naopak jiní v něm mohou spatřovat negativní dopad ve velkém množství nově přistěhovaných pracovníků (zahraničních i tuzemských) a tudíž větší hustotu osídlení a možnost růstu kriminality.

V důsledku znečišťování ovzduší organickými látkami byl zjištěn pouze nepatrný nárůst znečišťování ovzduší oproti stávajícímu stavu, který je ohodnocen jako nevýznamný. Nepříznivý je zde vliv na vegetaci z důvodu množství emisí těkavých organických látek v ovzduší. Tento nárůst nezvyšuje riziko zvýšení pravděpodobnosti nádorového onemocnění a dále představuje pravděpodobně velmi nízké riziko akutních nepříznivých zdravotních účinků. Rozvoj má tedy neutrální dopad na zdraví obyvatel z hlediska zdravotních rizik spojených s imisemi.

V hodnocených lokalitách souvisejících se záměrem se vyskytuje 10 chráněných druhů živočichů. Záměr nebude mít vliv na chráněné druhy živočichů a ani na ostatní, které se běžně vyskytují také v širokém okolí. V případě realizace nebude mít záměr negativní vliv na chráněné druhy živočichů a na migrační propustnost krajiny, nedojde ani k fragmentaci krajiny.

Za předpokladu realizace navržených opatření k ochraně ŽP a veřejného zdraví, zejména pak opatření k omezení vlivů na ovzduší, vodu, přírodu a akustickou situaci, která resultují z procesu posuzování vlivů podle zákona č. 100/2001 Sb., budou z komplexního pohledu vlivy posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví

celkově přijatelné. Neovlivní významným způsobem stávající situaci a zdravotní rizika v důsledku plánovaného rozšíření závodu jsou nevýznamná. Záměr prakticky neovlivní, resp. minimálně ovlivní horninové prostředí, klima, krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní památky, ovlivní sice živočichy a rostliny, ekosystémy, půdu, vodu, dopravu a ovzduší, avšak z hlediska posouzení významnosti vlivů ve vazbě na opatření k ochraně ŽP nevýznamným způsobem, který se promítá i do nevýznamného ovlivnění veřejného zdraví. Nepříznivý vliv představuje záměr zejména z hlediska záboru pozemků ze zemědělského půdního fondu a likvidace dřevin rostoucích mimo les. Automobilka tedy nepředstavuje pro okolí žádnou větší ekologickou zátěž. Součástí ekologického povolení je i šedesát podmínek, které musí automobilka při rozšiřování výrobního areálu a při jeho budoucím provozu dodržet. Firma například musí při modernizaci továrny v maximální možné míře zachovat stávající zeleň, při přemostění Vápenického potoka vytvořit vhodné podmínky pro hnízdění skvorce vodního a konipasa horského nebo v blízkosti nových železničních vleček vybudovat kamennou zídku pro slunění a úkryt plazů.

## **5. VZÁJEMNÉ VZTAHY MEZI SPOLEČNOSTÍ A VRCHLABÍM**

ŠKODA AUTO a.s by měla neustále rozvíjet spolupráci a být v přímém kontaktu s orgány VS, neboť je to výhodné a prospěšné pro obě strany. Spolupráce přináší významné informace jednotlivým subjektům důležité pro jejich další rozvoj. Měla by probíhat soustavně, pravidelně a efektivně. V současné době spolupráce probíhá na vysoké úrovni z důvodu zmiňované investice do vrchlabské pobočky ŠKODA AUTO a. s.

Vztahy mezi společnostmi jsem rozdělila do dvou skupin. První se týká spolupráce společnosti a správy. Druhá se zaměřuje na společnost a občany prostřednictvím dotazníkového šetření.

### **5.1 Vztahy ŠKODA AUTO a. s. a správy**

Nejvýznamnější vztahy má ŠKODA AUTO a. s. s městem Vrchlábí a Královéhradeckým krajem. Tyto strany se dohodli v souvislosti s rozšířením produkce automobilů a investic závodu ŠKODA AUTO a. s. na provedení infrastrukturálních akcí v budoucnosti.

Dohodu uzavřeli všechny tři strany vzhledem k tomu, že

- ŠKODA AUTO a. s. chce i nadále udržet výrobu ve svém závodě ve Vrchlábí, uvažuje o rozšíření produkce automobilů a chce v něm dále významně investovat,
- Královéhradecký kraj a město Vrchlábí:
  - a) uznávají mimořádný význam ŠKODA AUTO a. s. pro ekonomický rozvoj regionu
  - b) si uvědomují nutnost řešení již nyní nevyhovující technické i sociální infrastruktury v regionu, a zejména pak v souvislosti s případným rozvojem závodu.
  - c) plně podporují rozvojové plány ŠKODA AUTO a. s.

Strany se dohodly následovně:

- 1) ŠKODA AUTO a. s. bude v rámci plánování nových investic koncernu Volkswagen usilovat o získání nového produktu do závodu ve Vrchlábí, což by znamenalo rozšíření a modernizaci závodu a nárůst počtu pracovních míst
- 2) Královéhradecký kraj a město Vrchlábí v případě rozhodnutí ŠKODA AUTO a. s. realizovat rozšíření závodu vyvinou veškerou dostupnou součinnost vedoucí k realizaci a uspíšení realizace projektů veřejné dopravní, technické a sociální infrastruktury (příloha č. 3).
- 3) Všechny tři strany vyvinou maximální úsilí, aby tyto projekty byly v míře odpovídající jejich významu podpořeny vládou české republiky.

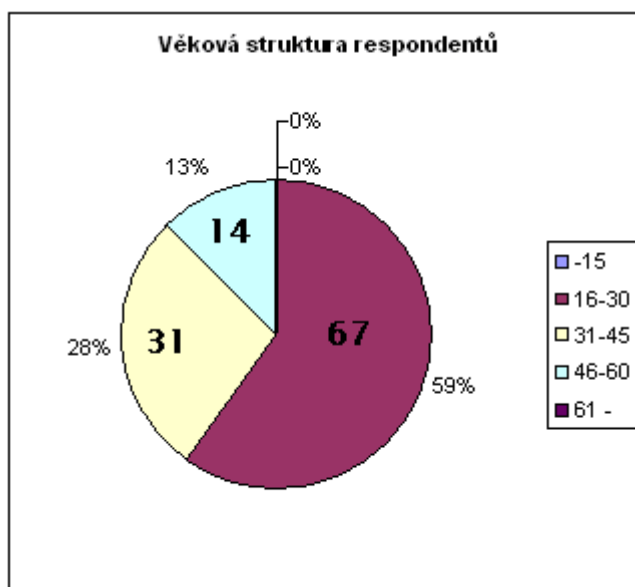
ŠKODA AUTO a. s. dále spolupracuje s Městem Vrchlabí ve věci vybudování protipovodňového opatření, přeložení sportovního stadionu, rekonstrukce mostu před závodem a zainvestování pozemků pro rozšíření průmyslové zóny. Investorem těchto akcí je Město Vrchlabí a rozšíření automobilky je podmíněno samotnou realizací těchto akcí.

## 5.2 Dotazníkové šetření

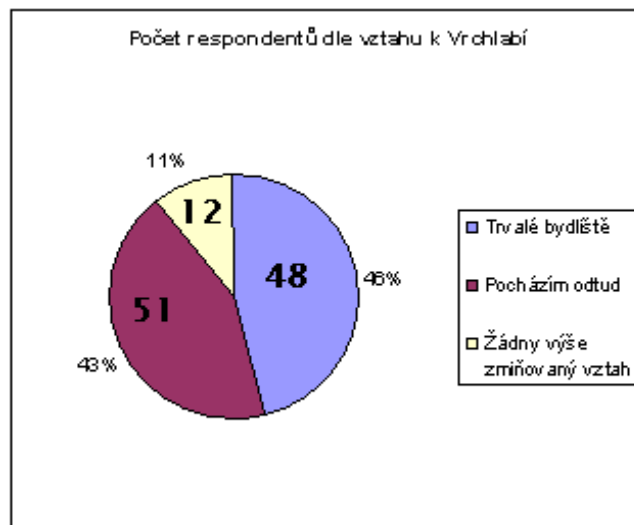
Ve zkoumaném území (Vrchlabí) jsem provedla dotazníkové šetření. Oslovila jsem několik firem a institucí, návratnost dotazníků zde byla nízká. Dále jsem oslovila občany v centru města, ani zde jsem se nesetkala s ochotou občanů dotazníky vyplnit. Celkem jsem shromáždila 115 dotazníků. Z tohoto počtu jsem do konečného zhodnocení zahrnula 111 dotazníků, 4 dotazníky jsem vyřadila z důvodu špatného vyplnění.

Dále budu pokládat za celkový počet pouze dobře vyplněné dotazníky, které jsem zahrnula do závěrečného vyhodnocení.

Nejdříve se zaměřím na charakteristiku respondentů. Ve vyplňování dotazníků převládaly ženy. Z celkového počtu vyplnily ženy 65 a muži 47 dotazníků. Z hlediska věkové struktury převládala ve vyplňování věková kategorie 16-30 let, která celkem vyplnila 67 dotazníků. Rozdělení respondentů dle věkových kategorií je patrné z grafu.



Další charakteristikou respondentů byl jejich vztah k Vrchlabí. Výsledky jsou opět přeneseny do grafické podoby.



Z celkového počtu dotázaných bylo 63 studentů a zbylých 48 pracujících lidí. Dále z kategorie pracujících 9 pracuje ve společnosti ŠKODA AUTO a. s., zbylá část (39) má jiného zaměstnavatele. Protože bylo šetření prováděno v několika institucích, bylo získáno více dotazníků od lidí pracujících jinde než ve ŠKODA AUTO a. s. Šetření ve společnosti nebylo povoleno, a tak získané dotazníky pracovníků ŠKODA AUTO a. s. jsou pouze od lidí „odchycených“ na ulici.

Nyní se již zaměřím na konečné zhodnocení dotazníků. Jak občané nahlíží na předpokládaný rozvoj, v čem spatřují pozitiva a v čem negativa.

Respondenti vidí větší potenciál Vrchlabí v CR, o kterém si většina myslí, že by se měl rozvíjet více než průmysl. V otázce o předpokládaném rozvoji se odpovědi rozdělily do všech nabízených variant. Respondenti však s předpokládaným rozvojem vesměs souhlasí. Skoro polovina dotázaných souhlasí zcela a necelá polovina spíše souhlasí. Většina respondentů (94) spatřuje v rozvoji společnosti výrazný vliv pro celý region. Zároveň si respondenti myslí, že by se měl klást větší důraz na rozvoj i jiných podniků a nesoustředit se pouze na velké, dát šanci i MSP. Dále většina dotázaných (91) souhlasí s názorem, že rozšíření výroby přiláká nové investory do regionu.



Mezi nejčastější připomínky a názory respondentů na předpokládaný rozvoj se objevovali odpovědi typu:

- více práce pro obyvatele,
- poškození ŽP,

dále si lidé myslí, že rozvoj zvýší dopravní ruch, způsobí růst městské kriminality, pomůže městu v popularitě, a že bez rozvoje podniku by mohlo nastat celkové zrušení pobočky.

Na otázku v čem spatřují respondenti pozitiva tohoto rozvoje se odpovědi opět různily. Zde se respondenti mohli rozepsat a napsat všechna pozitiva, která v rozvoji spatřují. Dominující odpovědí byl vznik nových pracovních míst. Dalšími, již méně početnými skupinami odpovědí byly:

- vstup investorů do města,
- větší popularita města,
- více financí pro město,
- zlepšení infrastruktury,
- větší kupní síla,
- ekonomický růst,
- lepší dopravní obslužnost,
- lepší nabídka služeb,
- lepší životní úroveň,
- vyšší platy, výstavba nového stadionu.

Pouze 6 dotázaných neshledalo v tomto rozvoji nějaká pozitiva.

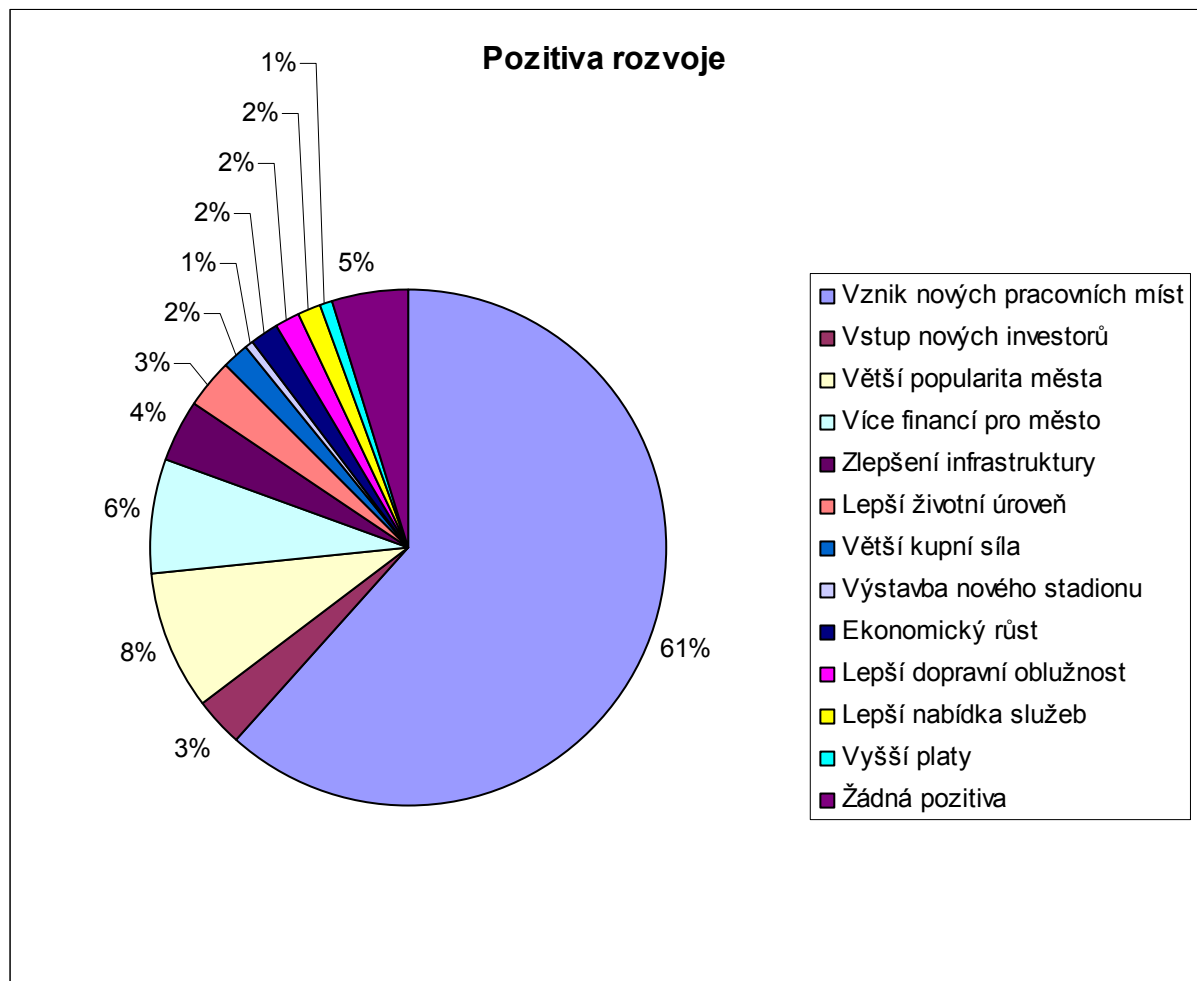
Respondenti v rozvoji spatřují i negativní stránky, o kterých se také měly možnost rozepsat. Nejčastěji spatřovaným negativem je znečišťování životního prostředí a zvýšená nákladní doprava ve městě. Jako další negativní stránky, které respondenti shledávají v předpokládaném rozvoji jsou:

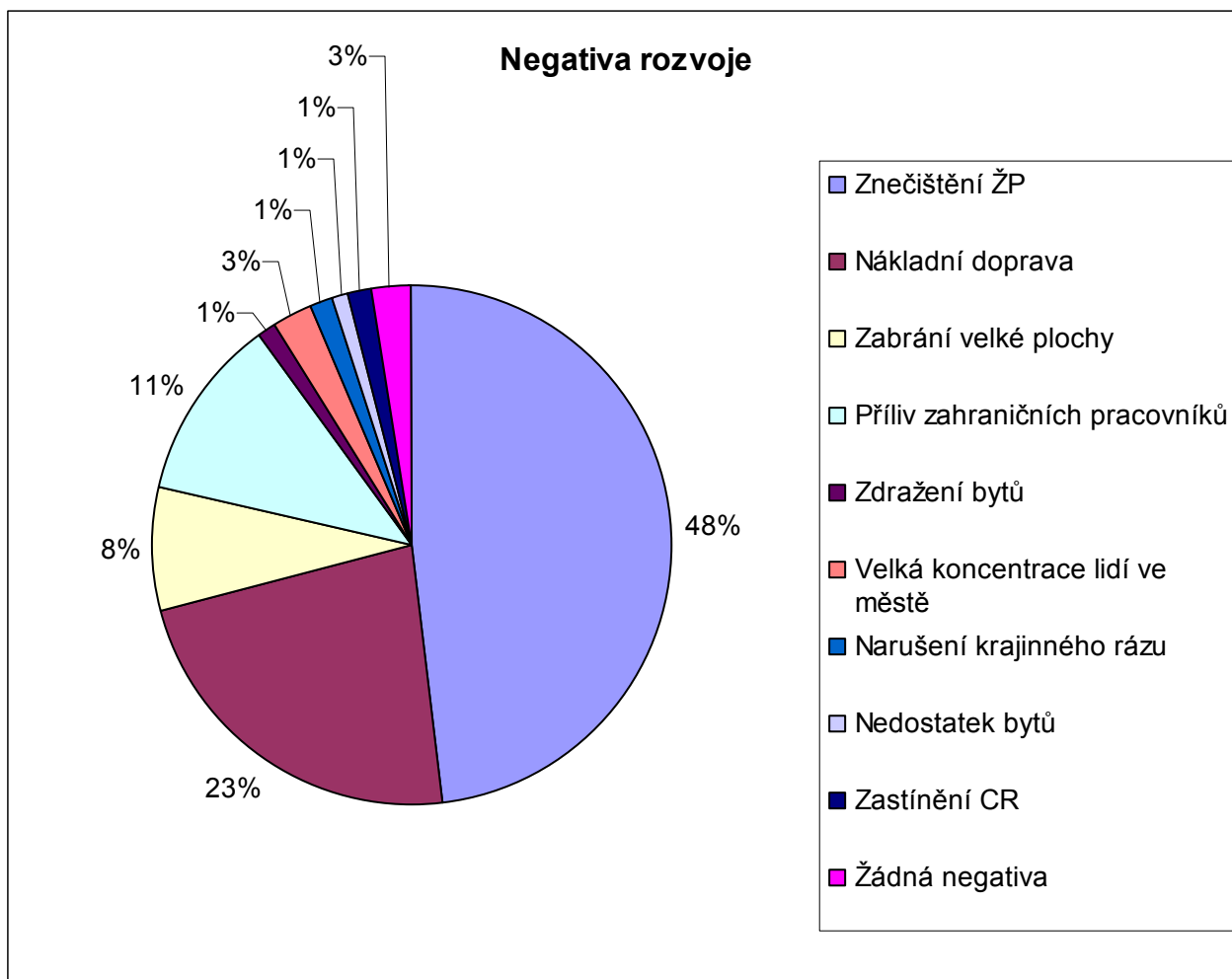
- zdražení bytů,
- nedostatek bytů,
- příliv zahraničních pracovníků,
- velká koncentrace lidí ve městě,
- narušení krajinného rázu,
- zabírání velké plochy,
- zastínění cestovního ruchu,

Pouze dva respondenti neshledávají v rozvoji žádná negativa, 8 respondentů neví, zda by rozvoj mohl negativa přinést.

Podle počtu pozitivních a negativních stránek je vidět že lidé vidí spíše pozitivní stránky rozvoje,

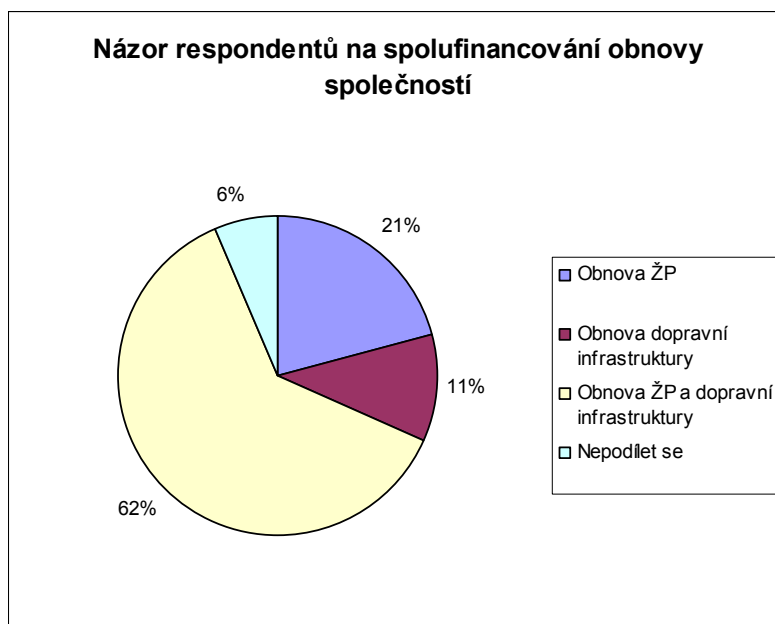
Pozitivní a negativní stránky rozvoje můžete shlédnout v přehledné grafické podobě.





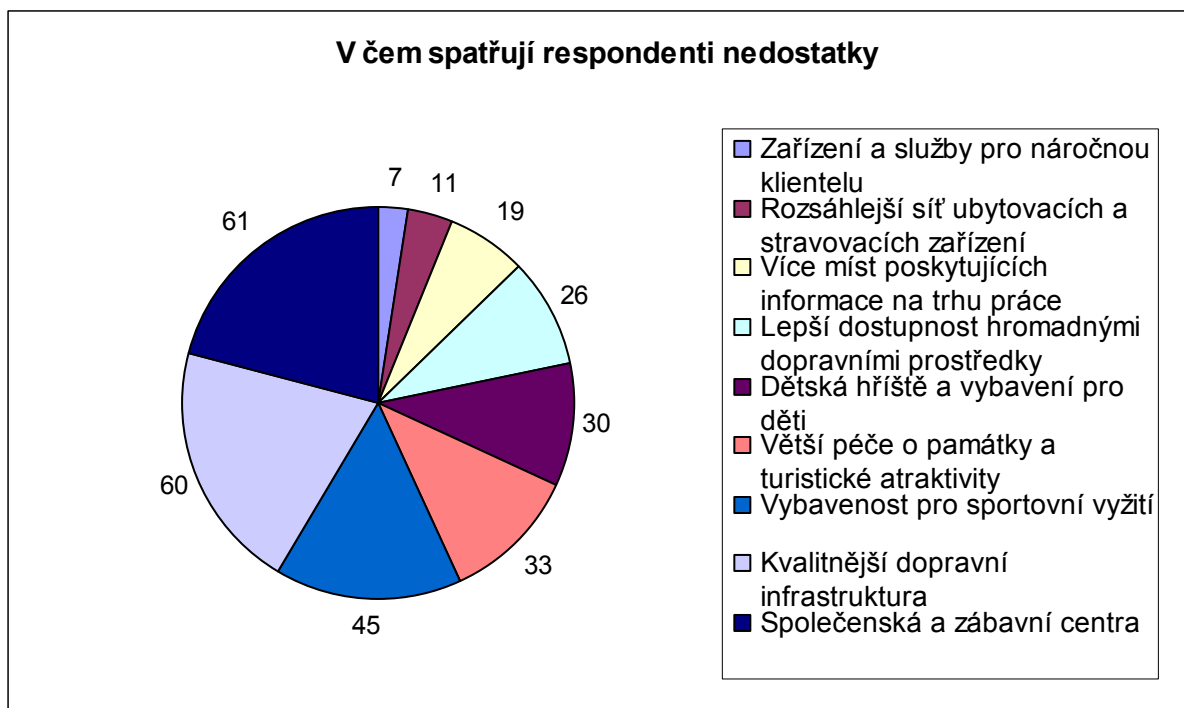
Protože rozšíření závodu by znamenalo zvýšenou nákladní dopravu v dotčeném území, kterou také respondenti spatřují jako negativum, je důležité jak nahlíží respondenti na současnou dopravní infrastrukturu a dostupnost. Názory na tuto otázku se velmi různili, od velmi negativních až po pozitivní. Zhodnocením vznikly dvě početně podobné skupiny. Jedna říká, že infrastruktura je na dobré úrovni, druhá tvrdí opak - dopravní infrastruktura a dostupnost tohoto území je na bídné úrovni – zejména se jedná o špatnou údržbu v zimních měsících, přetíženost v sezónních obdobích (velké množství aut) a chybějící pěší zóna. Z důvodu velké přetíženosti nákladní dopravy se jedná o výstavbě obchvatu Vrchlabí, který by odlehčil dopravní situaci ve městě. S touto výstavbou souhlasí většina respondentů (80), ostatní nesouhlasí, nebo se o tuto problematiku nezajímají. S problematikou dopravní infrastruktury je spojena samotná společnost. Podnik potřebuje kvalitní komunikace a hlavní tahy do pro ně důležitých oblastí, které ulehčí dopravu přepravovaných automobilů a jejich částí. S tím může někoho napadnout otázka spolufinancování potřebných infrastrukturálních akcí.

Další otázka dotazníku se týkala spolufinancování v oblasti dopravní infrastruktury a také v oblasti životního prostředí. Názory respondentů na toto podílení jsou patrné z grafu.



Můžeme vidět, že většina dotázaných souhlasí s názorem, aby se společnost podílela, jak na obnově ŽP, tak na obnově dopravní infrastruktury. Méně početnější skupiny souhlasí, aby se společnost podílela, buď na obnově ŽP, nebo na obnově dopravní infrastruktury a nepatrná část si myslí, že by se společnost neměla angažovat v této problematice. Financování těchto oblastí (ŽP a dopravní infrastruktura) je náročné pro orgány VS (městský úřad, krajský úřad, ministerstva), které mají jednotlivé akce (výstavba komunikace, dálnice, obchvatu, protipovodňového opatření, aj.) na starost. Jednotlivé orgány musí finance ve svých rozpočtech rozdělit dle potřeby, a nesmí zapomínat na jiné oblasti, které je potřeba financovat. V případě Vrchlabí by nemělo být nyní prioritou financování dopravní infrastruktury, ale také financování jiných oblastí, které obyvatelstvu schází. Názory respondentů o tom, co dané lokalitě schází, byly další otázkou dotazníku.

Respondenti si mohli vybrat z nabízených možností maximálně 3, co podle jejich názoru dané lokalitě nejvíce schází. Možností zaškrtnout více možností se zvýšil celkový počet odpovědí, proto v grafu uvádím pouze kolik respondentů danou možnost zvolilo. Odpovědi můžeme vidět v následujícím grafu.



Z uvedené grafu je patrné, že lidé vidí nedostatky hned v několika oblastech. Cca 60 respondentů si myslí, že by se v dané lokalitě měla zkvalitnit dopravní infrastruktura a vystavět společenská a zábavní centra, méně početnější skupina je toho názoru, že území chybí vybavení pro sportovní vyžití, větší péče o památky, dětská hřiště a zkvalitnění sítě hromadných městských prostředků.

Dále nadpoloviční většina respondentů (66) pokládá tento region za zhruba stejně drahý jako jinde v ČR, 39 občanů si myslí, že je dražší než jinde v ČR a pouze 6 respondentů je toho názoru, že je region levnější oproti jiným.

Na základě zhodnocení dotazníků jsem dospěla k závěru, že většina lidí souhlasí s rozvojem předpokládaného rozvoje ŠKODA AUTO a. s. a spatřuje v něm více pozitivních stránek než negativních. Toto tvrzení si však odporuje s tvrzením respondentů, že je důležitější rozvoj CR pro danou lokalitu i pro celý region. Také se jejich názor shoduje v oblasti dopravní infrastruktury. Stav a kvalita infrastruktury je jedním z rozhodujících kritérií pro získání investice k rozšíření závodu. Respondenti souhlasí s myšlenkou výstavby obchvatu a zlepšení celkové dopravní infrastruktury. Komunikace nevyužívá pouze ŠKODA AUTO a. s., ale také tisíce dalších podnikatelů, obyvatelů, turistů a návštěvníků Vrchlabí, a tak by se město mělo snažit o zkvalitnění a zlepšení současného stavu.

## **6. NÁVRHY NA ZLEPŠENÍ SPOLUPRÁCE S OHLEDEM NA ROZVOJ ÚZEMÍ**

Jak společnost, tak samospráva města by měli stále zkvalitňovat celkový stav infrastruktury a poskytovat občanům dobré pracovní podmínky a kvalitní zázemí. Měli by průběžně hodnotit a kontrolovat stav životního prostředí a infrastruktury zejména komunikací, zda je všechno v dostatečném množství a potřebné kvalitě. V případě uskutečňování této kontroly by se nemuselo stát, že v případě velkého projektu, o kterém se ve Vrchlabí jedná bude nutné provést tolik stavebních prací najednou.

Jedná se zejména o dopravní infrastrukturu, jejíž stav je důležitým kritériem pro získání investice do Vrchlabí. Získání potřebných finančních prostředků na výstavby, rekonstrukce a demolice je velmi náročný a zdoluhavý proces a může realizaci samotného projektu o určitý časový úsek pozdržet, což může mít v konečném důsledku dopady na společnost, která tímto přichází o možnost výroby a tudíž i o zisk.

Spolupráce by měla probíhat průběžně a průběžně také řešit nedořešené problémy. Spolupráce mezi městem Vrchlabí a společnostmi spočívá zejména ve financování potřebných akcí dopravního a nedopravního charakteru.

Spolupráce mezi dotčenými subjekty se může týkat:

- vyjednávání o sportovním stadionu;
- dopravy zaměstnanců do zaměstnání;
- výstavby protipovodňového opatření;
- výstavby mostu před závodem;
- vyjednávání o cenách tepla;
- bytové výstavby aj.

Nyní se blíže zmíním o spolupráci spojené s novým sportovním stadionem a dopravy zaměstnanců.

Spolupráce mezi městem Vrchlabí a společnostmi je vyjednávání o sportovním stadionu. Stadion je umístěn v oblasti pro průmyslové využití, tudíž hrozí jeho demolice z důvodu rozvoje průmyslové zóny. Pro nový stadion je již určená nová oblast. Investorem stavebních akcí bude město Vrchlabí, ŠKODA AUTO a. s. se bude na této akci také finančně spolupodílet. Oba subjekty mají zájem výstavby nového stadionu, tudíž vzájemná komunikace a spolupráce je zde nutná. Město Vrchlabí chce mít sportovní stadion pro své obyvatele, školy, sportovní kluby. Společnost však potřebuje dostatečný prostor pro výstavbu nového závodu. Jiný příklad spolupráce se týká dopravy zaměstnanců. Velký

nárůst zaměstnanců bude spojen při střídání směn s výrazným nárůstem požadavků na dopravu zaměstnanců nejen přímo z Vrchlabí, ale i z větších vzdáleností a dalších obcí. Pro snížení zátěže hor a podhůří integrované autobusové dopravy by měl investor spolu se samosprávami obcí a oběma kraji (Královehradeckým i Libereckým) posílit ve vhodných časech a směrových relacích MHD, meziměstskou veřejnou osobní dopravu, případně zajistit svážení a rozvoj zaměstnanců vlastními autobusy či mikrobusy.

Jednou z možností jak provádět kontrolu ze strany města může být i dotazování obyvatel. Názory jsou důležité a vedení města si může tímto uvědomit co obyvatelům schází, co se jim ne/líbí a provádět potřebné aktivity ke zlepšení nebo alespoň udržení současného stavu. Stejný způsob může provádět také ŠKODA AUTO a. s. Vrchlabí v rámci své pobočky.

## **Závěr**

V bakalářské práci jsem nastínila problematiku rozvoje velkého podniku, jakým je ŠKODA AUTO a. s. Pobočný závod ve Vrchlabí usiluje o získání velké investice k rozšíření výroby.

Cíle práce, které jsem si vytyčila v úvodu jsem splnila. Popsala jsem možnosti rozvoje území v budoucnosti. Zhodnotila jsem dopady a vlivy předpokládaného rozvoje na Vrchlabí a jeho okolí a navrhla možnosti spolupráce mezi společnostmi a městem Vrchlabí.

Z výše popsaných pozitivních a negativních vlivů se jeví, že rozvoj by přinesl městu a jeho okolí spíše pozitiva. Negativní vlivy nejsou velkého rozsahu, některé vlivy by obyvatelé pocítovali zejména při výstavbě nového závodu, jedná se především o hluk, prašnost, zvýšenou nákladní dopravu. Pozitivní vlivy by obyvatelé pocítovali v delším časovém horizontu, týká se to např. vzniku nových pracovních míst, hospodářského růstu města a růstu životní úrovně obyvatel.

Dále jsem provedla dotazníkové šetření, ze kterého vyplynulo, že většina občanů s rozvojem souhlasí. Obyvatelé shledávají v tomto rozvoji spoustu pozitivních stránek, jedná se především o již zmíněný vznik nových pracovních míst, dále větší popularitu města, zlepšení infrastruktury, větší kupní sílu, ekonomický růst, lepší dopravní dostupnost, lepší životní úroveň aj. Respondenti, kteří dotazníky vyplňovali, neshledali v rozvoji tolik negativních stránek jako pozitivních. Respondenti jako nejčastější negativa uváděli poškození ŽP, příliv zahraničních pracovníků a s tím související růst kriminality, zastínění CR aj. Odpovědi a názory respondentů na předpokládaný rozvoj jsou pouze jejich názory a nikdo nám v současné době nemůže zaručit jejich realizaci v budoucnosti. Zda se pozitivní i negativní stránky projeví, tak jak je vidí obyvatelé Vrchlabí nám ukáže čas.

Závěrem mé práce se pokusím popsat můj postoj a názor k této problematice. Po celou dobu, kdy jsem na své bakalářské práci pracovala jsem zjistila mnoho informací, které se k občanovi dostanou jen velmi těžko. Tím se mi nabízí možnost zhodnotit danou situaci ze širšího pohledu.

Investice společnosti je do této oblasti vítaná. Může způsobit pokles míry nezaměstnanosti v regionu. Problém však spatřuji v nedostatku kvalifikovaných pracovníků jak na vedoucí, tak i na dělnické pozice. V současné době se tato situace řeší především přijímáním levné



pracovní síly ze zahraničí (Slovenská republika, Maďarsko, Ukrajina, Bulharsko, zřídka i Vietnamská republika). Ne vždy je toto řešení vhodnou volbou. Zejména mám na mysli možný růst kriminality a nepořádek ve městech.

S předpokládaným rozvojem souhlasím, ale za těchto podmínek:

- zajištění dostatečného množství peněžních prostředků potřebných ke krytí stavebních akcí souvisejících s výstavbou nového závodu (výstavba protipovodňového opatření, přeložení sportovního stadionu, výstavba mostu před závodem aj.);
- minimalizace negativních vlivů.

Domnívám se, že rozsah těchto stavebních prací si vyžádá značné finanční prostředky, které nebude snadné zajistit. Mnohé akce mohly být provedeny již dříve a současná situace by byla o to jednodušší.

Neustále se prodlužuje začátek realizace, který byl původně naplánován na prosinec roku 2007. Růst automobilky však omezují desítky podmínek stanovených ministerstvem životního prostředí a nedořešené stavební akce. Pokud by se dané podmínky nepodařilo společnosti splnit, mohla by být celá realizace projektu ohrožena. To nikdo nepředpokládá. Všichni se snaží, aby byl záměr schválen a vedení společnosti rozhodlo o umístění nového závodu v našem regionu. Odsouhlasení záměru výstavby by znamenalo mnoho pozitivního jak pro občany, tak pro podnikatele. Podle mého názoru by rozvoj přinesl vyšší životní úroveň obyvatelstva, větší kupní sílu a celkovou prosperitu Vrchlabí a jeho okolí. Doufám, že se podaří celý záměr uskutečnit a rozšířený závod bude prosperovat mnoho let.

## Příloha č. 1

Poloha Královéhradeckého kraje v České republice



<http://www.protherm.cz/img/kraj6.gif> [cit. 2008-4-27]

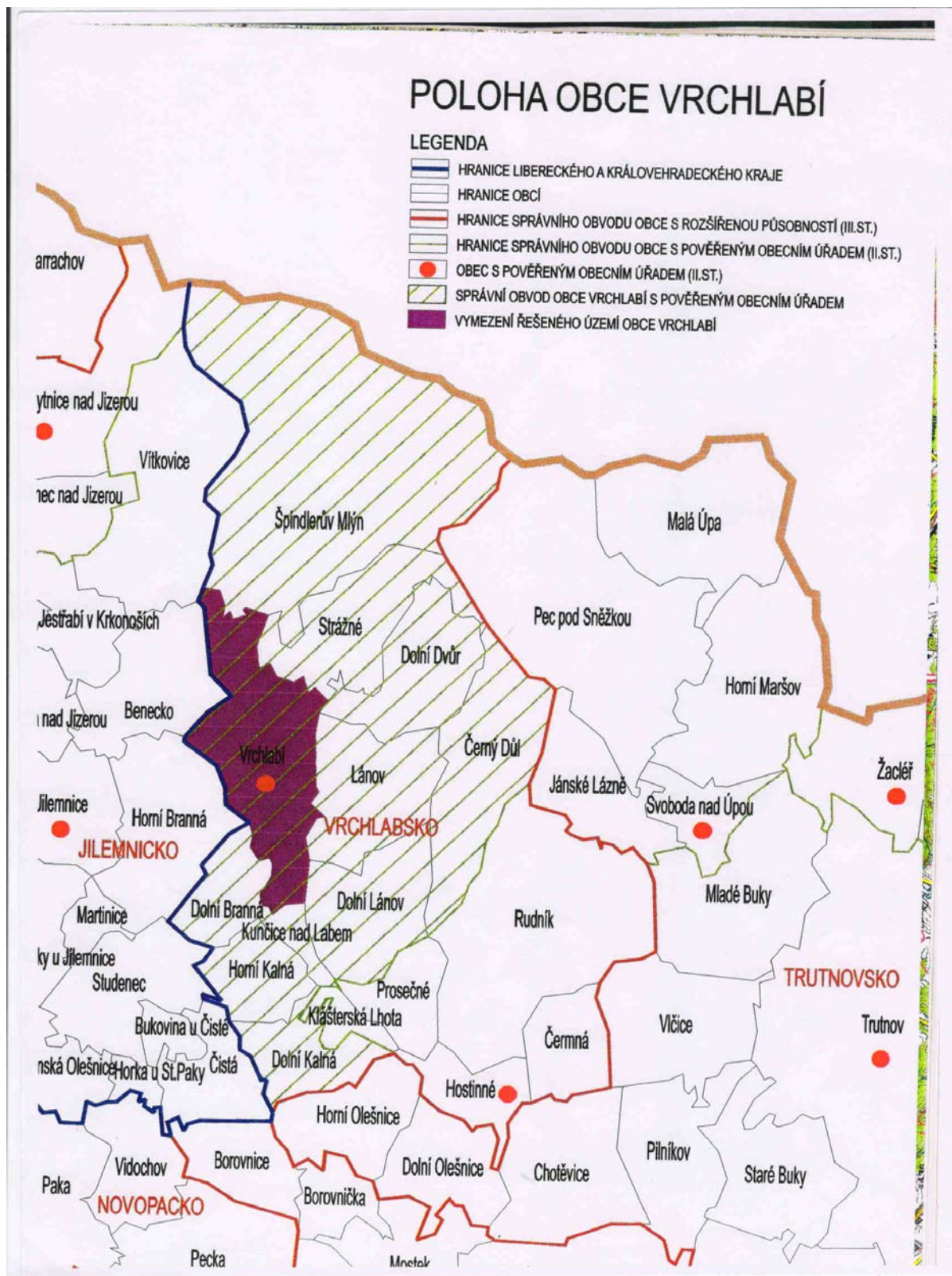
Podrobnější členění Královéhradeckého kraje



[http://www.e-hotel.cz/map/kralovehradecky\\_kraj.GIF](http://www.e-hotel.cz/map/kralovehradecky_kraj.GIF) [cit. 2008-4-27]

## Příloha č. 2

### Správní obvod obce Vrchlabí



Zdroj: Územní plán města Vrchlabí

**Přehled nezbytných infrastrukturních akcí v Královéhradeckém kraji  
a ve městě Vrchlabí**

1. Příprava průmyslové zóny ve Vrchlabí (včetně protipovodňových opatření)
2. Výstavba obchvatu v Dolní Branné
3. Rekonstrukce silnice II/295 od hranic kraje do Dolní Branné
4. Rekonstrukce komunikace a most v Dolní Branné
5. Výstavba obchvatu Vrchlabí
6. Výstavba zařízení pro volnočasové aktivity ve Vrchlabí (sportovní stadion, bazén, tenisové kurty, rekonstrukce kulturního domu a kina)
7. Investice do školství a bydlení (rekonstrukce základních škol, výstavba infrastruktury pro bydlení)
8. Realizace objektu integrovaného záchranného systému

## Příloha č. 4

### Dotazník k předpokládanému rozvoji Škoda Auto a. s. a rozvojových možností vrchlabska

Vážení obyvatelé, podnikatelé, zaměstnanci a přátelé Vrchlabí,

obracím se na Vás s žádostí o zapojení do ankety, týkající se předpokládaného rozvoje podniku Škoda Auto a. s., který se určitou měrou bude podílet na dalším vývoji Vrchlabí a jeho okolí.

Tento dotazník je anonymní. Odpovědi na následující dotazy nemají odhalit Vaši totožnost, ale mají mi pomoci zpracovat bakalářskou práci.

Petra Vondrová

Prosím o zodpovězení několika otázek.

**1. V čem spatřujete největší potenciál vrchlabska?**

cestovní ruch  průmysl  služby (zdravotnictví, kultura, aj.)  jiné (prosím upřesnit)

**2. Je podle Vás důležitější rozvoj  cestovního ruchu nebo  průmyslu v Podkrkonoší?**

**3. Domníváte se, že rozvoj Škoda Auto a. s. má výrazný vliv na rozvoj celého regionu?**

Souhlasím  Spíše souhlasím  Spíše nesouhlasím  Nesouhlasím  Nezajímám se

**4. Myslíte si, že by se měl klást větší důraz na rozvoj i jiných podniků v regionu?**

Ano  Ne  Nezajímám se

**5. Souhlasíte s předpokládanou výstavbou nového závodu Škoda Auto a. s.?**

Souhlasím  Spíše souhlasím  Spíše nesouhlasím  Nesouhlasím  Nezajímám se

**6. Máte k tomuto rozvoji připomínky/názory?**

**7. Myslíte si, že rozšíření podniku přinese městu nějaká pozitiva, v čem je spatřujete?**

**8. A na druhou stranu, může rozvoj podniku přinést i negativa? Uveďte příklad.**

**9. Předpokládáte, že rozšíření výroby ve Škoda Auto a. s. přiláká nové investory (podnikatele do souvisejících oborů) do regionu?**

Ano  Ne  Nezajímám se

**10. Jak celkově hodnotíte infrastrukturu a dopravní dostupnost regionu?**

**11. Je podle Vás nutná výstavba obchvatu Vrchlabí z důvodu odlehčení dopravní přetíženosti města?**

Ano  Ne  Nezajímám se

**12. Souhlasíte s názorem, že by se Škoda Auto a. s. měla podílet na:**

obnově ŽP  obnově ŽP a dopravní infrastruktury  
 obnově dopravní infrastruktury  nepodílet se

**13. Co tomuto regionu podle Vás nejvíce schází? ( vyberte max. 3 možnosti)**

rozsáhlejší síť ubytovacích a stravovacích zařízení  více míst poskytujících informace na trhu práce  
 zařízení a služby pro náročnou klientelu  vybavenost pro sportovní vyžití, sportovní areály (zimní a letní)  
 větší péče o památky a turistické atraktivity  společenská a zábavní centra  
 kvalitnější dopravní infrastruktura (silnice, parkoviště)  dětská hřiště a vybavení pro děti  
 lepší dostupnost hromadnými dopravními prostředky  jiné:

**14. Pokládáte tento region z hlediska cenové úrovně služeb:**

za dražší než jinde v ČR  za levnější než jinde v ČR  
 za zhruba stejně drahý jako jinde v ČR

**15. Co vás v tomto regionu nejvíce přitahuje?**

**16. Chtěl(a) byste ještě něco k dané problematice v tomto regionu dodat?**

Jsem:  ŽENA  MUŽ

Věková kategorie:

do 15 let  
 16 až 30 let  
 31 až 45 let  
 46 až 60 let  
 61 a více

Povaha mého vztahu k Vrchlabí:

- pocházím odtud
- mám zde trvalé bydliště
- pracuji zde

Můj zaměstnavatel:  Škoda Auto a. s.  jiné (uved'te jaké)

Děkuji za Váš čas, ochotu a snahu pomoci.

## Seznam použité literatury

- [1] Wokoun, Mates: Management regionální politiky a reforma veřejné správy, Linde Praha, a. s., 2006. ISBN 80-7201-547-8.
- [2] Hrabánkován, Vosejpková: Regionální management, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Zemědělská fakulta, 2002. ISBN 80-7040-564-3
- [3] SKOKAN, Evropská regionální politika v kontextu vstupu České republiky do Evropské unie. Ostrava: Repronis, 2003. ISBN 80-7329-023-5.
- [4] DVOŘÁČEK, Jiří. Podpora podnikání (průmyslová politika). VŠE Praha: Oeconomica, 2003. ISBN 80-245-0502-9.
- [5] Podpora veřejné infrastruktury v mladoboleslavském a vrchlabském regionu. Ministerstvo financí
- [6] Průvodní zpráva, protipovodňová opatření – studie, 2001
- [7] Posudek o vlivech záměru „Rozvoj závodu Vrchlabí ŠKODA AUTO a. s.“ na životní prostředí. 2007
- [8] Územní plán obce Vrchlabí, 2005
- [9] Periodika Mladá fronta Dnes
- [10] Periodika Krkonošský deník
- [11] [www.vdb.czso.cz](http://www.vdb.czso.cz)
- [12] [www.skoda-auto.com/cze](http://www.skoda-auto.com/cze)
- [13] [www.stuz.cz](http://www.stuz.cz)
- [14] osobní konzultace ve společnosti ŠKODA AUTO a. s.
- [15] osobní konzultace na MÚ Vrchlabí