1.2—Ekonomický pohled: realita semiperiférie

Pro nově se utvářející zónu koncentrace urbánních aktivit, na níž leží i Praha, je důležité, že představuje potenciál nejen urbanistického, ale také ekonomického rozvoje, neboť k evropskému jádru patří pouze její západní část, zatímco větší část jejího území je semiperiférií a východ je rozhraním semiperiférie a periférie.[37]

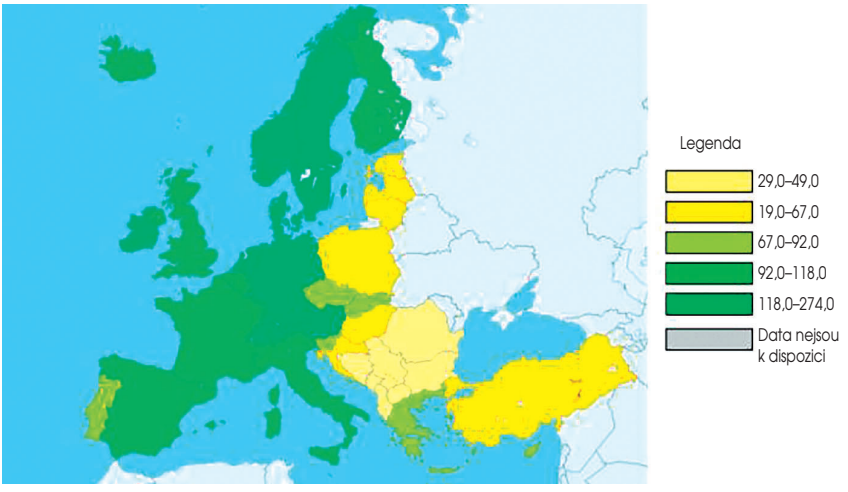
Pro postavení země, regionu či aglomerace v globalizovaném světě jsou rozhodujícími faktory ekonomická výkonnost, výše příjmů obyvatel, vyspělost technologií, kvalifikace pracovní síly, kapitálová náročnost výroby, odvětvová struktura výroby a služeb, výzkumná a vývojová základna a účinnost legislativy. Rozlišují se

- jádra (ekonomicky výkonná, s vysokými příjmy, vyspělými technologiemi, kapitálově náročnou výrobou a vysoce kvalifikovanou pracovní silou, pestrou odvětvovou strukturou výroby a služeb, přítomností výzkumu a vývoje), jimiž se stávají ty světové metropole (velkoměsta, aglomerace), kterým se daří těžit z globalizace, stahovat na sebe burzy, sídla velkých bank a pojišťoven, nadnárodních společností, realitních kanceláří, poradenských společností, advokátních kanceláří a reklamních agentur (z České republiky se toto podařilo pouze Praze)
- periférie (s jednoduchými technologiemi, výrobou náročnou na početnost pracovní síly, s neúplnou odvětvovou skladbou, s nízkými příjmy)
- semiperiférie (s levnějšími pozemky i vstupy pro výrobu než v jádrech, volnější legislativou a benevolentnější ochranou životního prostředí, což vytváří vhodné podmínky pro přemísťování výrobních kapacit na bázi klasických technologií, které jsou v jádrech obtížně udržitelné – například „montovny“ zpracovatelského průmyslu).

37 Členění podle I. Wallersteina. WALLERSTEIN, I. *World Systems analysis: an introduction*. Durham: Duke University Press, 2004. Viz též SÝKORA, K. Co je globalizace a jaké jsou její důsledky. In: *Průvodce globalizací. Orientace, příloha Lidových novin pro civilizaci a myšlení*. Mimořádné vydání. *Lidové noviny*. 9. 9. 2000. ISSN 0862-5921.

Česká republika jako celek patří do semiperiférie a v předchozích desetiletích také uplatňovala aktivní politiku pobídek pro zahraniční investory – spolu se Slovenskem má nyní například největší montáž automobilů v přepočtu na jednoho obyvatele z celé Evropské unie.[38]

Obr. 11: Hospodářská vyspělost evropských zemí (vyjádřená HDP na obyvatele)[39]



Hospodářská výkonnost České republiky (HDP na obyvatele) dosáhla v roce 2010 79,6 % průměrné výkonnosti zemí Evropské unie (EU 27 = 100 %), přičemž výkonnost jednotlivých krajů byla na úrovni od 57,6 % (u Karlovarského kraje) po 74,5 % (u Jihomoravského kraje). Pouze Praha se vymykala z celku České republiky: s výkonností 172,3 % byla plně srovnatelná s obdobnými evropskými městy a překračovala unijní průměr. Na tvorbě HDP na obyvatele se v letech 2005–2010 podílela Praha 25 %, Středočeský kraj 10,7 %, Jihomoravský kraj 10,3 %

38 Blíže viz PERNICA 2005 (1. díl): 70n. ISBN 80-86031-59-4.

39 Eurostat. HDP, hrubý domácí produkt: makroagregát v kupních cenách, vypočítávaný zpravidla z konečné potřeby zvýšené o hrubou tvorbu kapitálu a vývoz a snížené o dovoz, tedy jako funkce spotřeby, investic a čistého vývozu. (Převzato.) Podrobněji viz HINDLS, R., HOLMAN, R., HRONOVÁ, S. et al. *Ekonomický slovník.* Praha: C. H. Beck, 2003, s. 211–212. ISBN 80-7179-819-3.

a Moravskoslezský kraj 9,8 %; tyto regiony dohromady tedy vytvářely na 56 % HDP na obyvatele celé České republiky.[40]

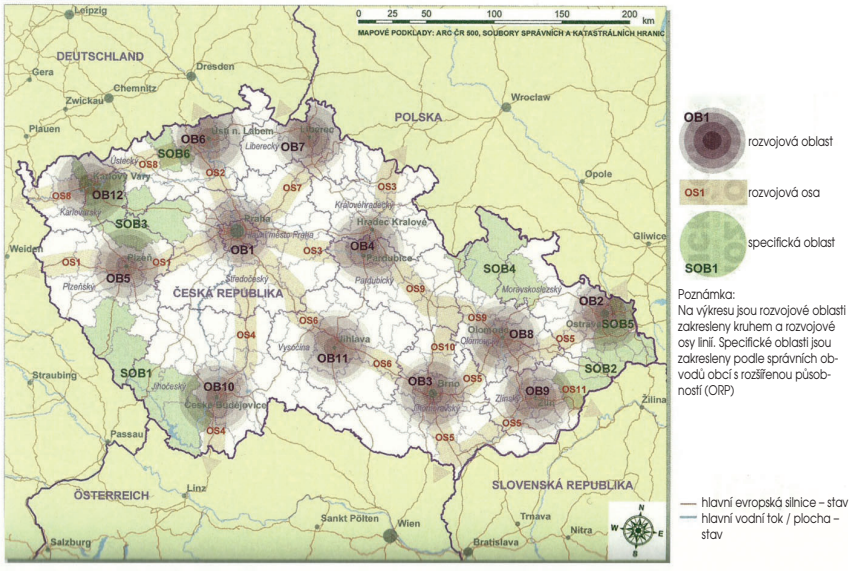
Nedostatečná kvalita a funkčnost dopravní infrastruktury České republiky, jež nedosahuje úrovně obvyklé v zemích EU 15, je považována za jednu z hlavních brzd rozvoje hospodářské výkonnosti země.

Dopravní osy evropských jádrových prostorů a makroregionů jsou na území jednotlivých států tvořeny multimodálními koridory, resp. hlavními tahy železniční, dálniční a silniční sítě. Kolem nich se formují rozvojové oblasti a rozvojové osy. Tak je tomu i v České republice:

- rozvojovými oblastmi jsou: OB1 Praha (Hlavní město Praha, Beroun, Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, Černošice, Český Brod, Kladno, Kralupy nad Vltavou, Lysá nad Labem, Neratovice, Říčany), OB2 Ostrava (Bílovec, Bohumín, Český Těšín, Frýdek-Místek, Havířov, Hlučín, Karviná, Kopřivnice, Orlová, Ostrava, Třinec), OB3 Brno (Brno, Kuřim, Rosice, Šlapanice, Tišnov, Židlochovice), OB4 Hradec Králové / Pardubice (Hradec Králové, Pardubice, Chrudim), OB5 Plzeň (Nýřany, Plzeň, Přeštice, Stod), OB6 Ústí nad Labem (Ústí nad Labem, Teplice), OB7 Liberec (Liberec, Jablonec nad Nisou, Česká Lípa, Tanvald), OB8 Olomouc, OB9 Zlín (Holešov, Zlín, Otrokovice, Vizovice), OB10 České Budějovice, OB11 Jihlava, OB12 Karlovy Vary (Karlovy Vary, Ostrov);
- rozvojovými osami jsou: OS1 Praha – Plzeň – hranice ČR (– Nürnberg), OS2 Praha – Ústí nad Labem – hranice ČR (– Dresden), OS3 Praha – Hradec Králové / Pardubice – Trutnov – hranice ČR (– Wroclaw), OS4 Praha – České Budějovice – hranice ČR (– Linz), OS5 (Katovice –) hranice ČR – Ostrava – Břeclav – hranice ČR (– Wien), OS6 Praha – Jihlava – Brno, OS7 Praha – Liberec – Hrádek nad Nisou – hranice ČR, OS8 Ústí nad Labem – Most – Chomutov – Karlovy Vary – Cheb – hranice ČR, OS9 Hradec Králové / Pardubice – Olomouc, OS10 Brno – Svitavy / Moravská Třebová, OS11 Zlín – Horní Lideč – hranice ČR.

40 *Strategie regionálního rozvoje ČR 2014–2020*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. 2013, s. 10.

Obr. 12: Rozvojové oblasti, rozvojové osy a specifické oblasti na území České republiky[41]

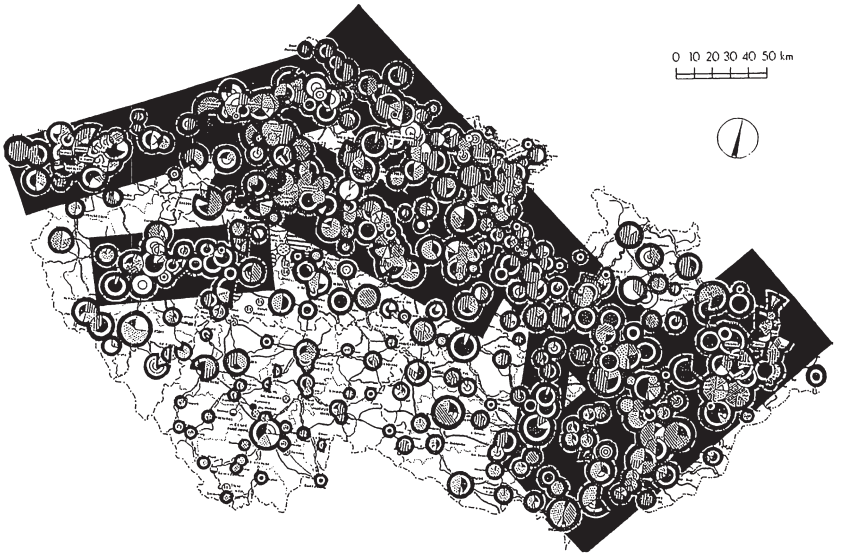


Prostorové rozmístění průmyslu na území České republiky má v případě finální výroby převážně pásmový charakter. Tato pásma vznikla a dále se utvářejí v dlouhodobých urbanizačních a industrializačních procesech a jejich osami jsou hlavní dopravní komunikace. Jsou víceméně totožná s hlavními koridory osídlení. Existuje významná korelace mezi těmito pásmy a počtem obyvatel zaměstnaných v průmyslu. Těžký průmysl má bodový charakter rozmístění.

Z prostorového hlediska existovala od počátku devadesátých let souvislost mezi logistickými strategiemi zahraničních investorů a kvalitou domácí dopravní infrastruktury: investoři se snažili umísťovat své nové výrobní závody ve všech zemích střední a východní Evropy do dopravně co možná nejvýhodnějších poloh, což většinou bylo do blízkosti tehdejší východní hranice Evropské unie; platilo to zejména v případech, kdy šlo o výrobu komponent pro finální montáž, která probíhala na území unie. Pokud jde o Českou republiku, analýza z konce

41 *Politika územního rozvoje České republiky*. Usnesení vlády České republiky č. 561 ze dne 17. května 2006. (Převzato.)

Obr. 13: Historicky vzniklé pásmové rozmístění průmyslu na území České republiky[42]



devadesátých let již tuto strategickou orientaci v celku nepotvrdila: téměř čtvrtina ze všech zón a lokalit s novou výstavbou výrobních závodů ze zahraničních investic připadla na region středních Čech včetně Prahy, taktéž čtvrtina na západ od něj, zatímco více než polovina investic šla na východ státního území. Přesun výroby pro německý trh však zájem o lokality v západních Čechách v následujících letech zvýšil: v roce 2013 byla dokonce největší poptávka po výrobních halách v Plzeňském a Ústeckém kraji (po 16 %), teprve poté ve Středočeském kraji (12 %); u poptávky po průmyslových pozemcích vedl Ústecký kraj (12 %), následován kraji Středočeským a Plzeňským (po 10 %).[43] Situace na trhu nových industriálních kapacit je taková, že 70 % nabídek průmyslových nemovitostí[44] v České republice je lokalizováno ve třech

42 PERNICA 2005 (3. díl): 1415. ISBN 80-86031-59-4. (Převzato.)

43 *Vývoj na trhu podnikatelských nemovitostí v ČR z pohledu CzechInvestu.* Dostupné z: www.czechinvest.org [cit. 2015-04-12].

44 Pod průmyslové nemovitosti jsou zahrnovány halové objekty s výrobním i logistickým, resp. skladovým využitím, stavěné převážně developerskými firmami.

hlavních oblastech – v Praze, Brně a Plzni, přičemž v Praze a jejím okolí (do cca 15 kilometrů), kde dominují logistické firmy, se nacházelo kolem 40 % nových průmyslových budov určených k pronájmu, zatímco podíl Brna s okolím dosahoval jen 16 %.[45] V letech 2005–2013 převážně stoupala poptávka po výrobních halách (od roku 2010 mírně klesá), jež ve struktuře poptávky nyní zaujímá 60 %, a klesala poptávka po průmyslových pozemcích, na niž připadá 25 %.[46] Neobsazeno přitom zůstává pouze 7,8 % volných průmyslových a skladových ploch (nejvyšší míra neobsazenosti je na východě republiky, v Královéhradeckém kraji – 15,9 % a v Pardubickém kraji – 14,3 %).[47] Vyhovující pozemky pro výstavbu logistických objektů, zejména v okolí Prahy podél dálnice D1, již docházejí.

Pokud jde o kritéria pro investice do industriálních nemovitostí, praxe potvrzuje důležitost vzdálenosti od zákazníků, dopravní dostupnosti (napojení na dálnici), ceny, vybavenosti inženýrskými sítěmi a dostupnosti levné pracovní síly.

Nové investice posílily historicky vzniklá pásma s vyvinutou dopravní infrastrukturou, inženýrskými sítěmi a disponibilní pracovní silou, jež se uvolnila po zániku tradičních průmyslových odvětví. Příliv přímých zahraničních investic v letech 2000–2009 byl však extrémně nerovnoměrný: naprostá většina jich mířila do Prahy – 949 tisíc Kč na obyvatele, již výrazně méně do Středočeského kraje; naproti tomu do Olomouckého kraje to bylo pouze 52 tisíc Kč na obyvatele.[48]

Problematické bylo, na rozdíl od západních zemí, vyšší zastoupení investic do výrobních průmyslových nemovitostí ve srovnání s investicemi do logistických nemovitostí. Přemísťování výrobních linek ze západu Evropy do České republiky za levnou nekvalifikovanou pracovní silou, bez převodu manažerských rozhodovacích pravomocí, svědčí o úmyslu výrobu časem přemístit dále na východ za ještě levnější pracovní silou. Výjimku tvoří pouze Praha, v níž byly zahraniční investice spojeny s využitím vysoce kvalifikované pracovní síly.

45 Vývoj na trhu skladových a výrobních budov. *Logistika.* 2013, č. 12–13, s. 46–47. ISSN 1211-0957.

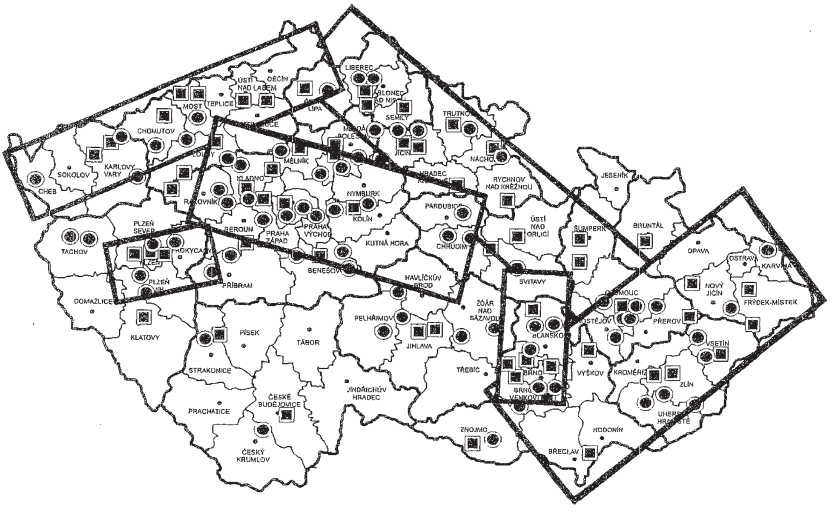
46 Podle CzechInvestu a CBRE. Dostupné z: www.czechinvest.org a z: www.cbre.cz [cit. 2015-04-12].

47 Plocha nájemních skladů překročila 5 mil. m². *Logistika*. 2015, č. 5, s. 6. ISSN 1211-0957.

48 *Strategie regionálního rozvoje ČR 2014–2020*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2013, s. 13.

Tyto tendence se přirozeně odrážejí v příjmech obyvatelstva a nepřímo ovlivňují i rozvoj kulturního potenciálu dotčených měst a regionů.

Obr. 14: Rozmístění nových zahraničních investic do průmyslu na území České republiky v devadesátých letech 20. století[49]

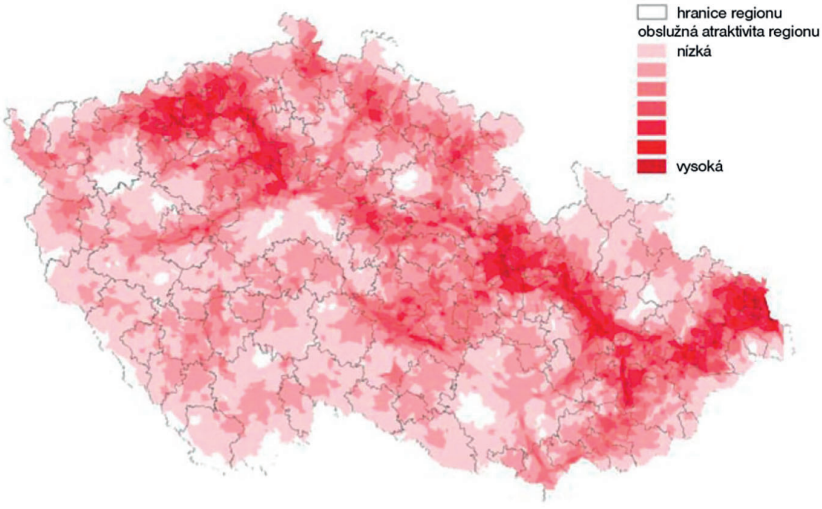


Tradiční rozmístění průmyslu i nově alokované zahraniční investice do průmyslu zásadním způsobem ovlivňují obslužnou atraktivitu regionů, jež je věrným odrazem intenzity hospodářského i sociálního života země.[50]

49 PERNICA 2005 (3 díl*):* 1418. ISBN 80-86031-59-4. (Převzato.)
Ministerstvo průmyslu a obchodu, agentura CzechInvest a krajské a místní samosprávy připravují strategické průmyslové zóny (o výměře minimálně 200 ha na „zelené louce" nebo 100 ha u brownfields, resp. projekty pro významné investory s vytvořením většího počtu pracovních míst), aktuálně v lokalitách u Kolína, Ostravy, Mostu, Žatce a Holešova – viz *Strategické průmyslové zóny.* Praha: CzechInvest. Dostupné z: www.czechinvest.org/strategicke-prumyslove-zony [cit. 2015-04-12].

50 MAIER, K., DRDA, F., MULÍČEK, J., SÝKORA, L. Dopravní dostupnost funkčních městských regionů a urbanizovaných zón v České republice. *Urbanismus a územní rozvoj*. 2007, č. 3. ISSN 1212-0855.

Obr. 15: Obslužná atraktivita regionů České republiky[51]



Přistoupení k Evropské unii a příznivé náklady v oblasti logistických služeb postavily Českou republiku do pozice logisticky perspektivního území. V celkovém ratingu[52] Česká republika zaujala v Evropě 4. místo za Francií, Německem a Belgií, později předstihla i Německo. Ze šestnácti porovnávaných zemí bylo možné v České republice dosáhnout nejvýhodnějších nákladů na logistický provoz (kvůli nižším cenám realit, třetinovým nákladům na pracovní sílu ve srovnání s Německem či Rakouskem i nižším nákladům na logistické služby; nájem objektů pro logistická centra vycházel v průměru o třetinu levněji než v Německu), což ovlivnilo záměr stále většího počtu západoevropských i zámořských firem zřídit zde svá logistická centra s celoevropskou nebo alespoň středoevropskou působností. S tím souvisel nebývalý boom výstavby logistických objektů, dočasně utlumený až hospodářskou recesí.

51 MAIER, DRDA, MULÍČEK, SÝKORA 2007. (Převzato.)

52 Rating byl sestaven poradenskou a realitní společností Cushmann & Wakefield / Healey & Baker. Zahrnul hodnocení podle dosažitelnosti trhu, kvality infrastruktury, dostupnosti pracovních sil a struktury nákladů.

Z celkového počtu skladů a logistických center je na území aglomerace Prahy umístěno přes 40 % objektů, ve Středočeském kraji dalších více než 30 % objektů – v regionu středních Čech se tedy nachází tři čtvrtiny všech objektů.

Z porovnání těchto zjištěných skutečností s rozmístěním výrobních závodů, včetně nových výrobních kapacit zahraničních investorů, a s rozmístěním center spotřeby vyplývá, že Praha s nejbližším okolím se stala dominantou logistické infrastruktury a místem s nejkomplexnějším rozvinutím nabídky logistických služeb; menší význam mají Brno a Ostrava[53]; ostatní území České republiky je logistickou infrastrukturou pokryto velmi nerovnoměrně, i když v prostorové shodě s lokalizací jak tradičních, tak nově budovaných výrobních závodů i v prostorové shodě s centry spotřeby.

Kritéria pro investice do logistických nemovitostí jsou prakticky stejná jako u industriálních nemovitostí: vzdálenost od zákazníků, blízkost dálnice, cena, vybavenost inženýrskými sítěmi a disponibilita pracovní síly.

Rozvoj logistické infrastruktury a na ni vázané nabídky logistických služeb tedy v rámci území České republiky v zásadě nevytváří nové prostorové příležitosti a kopíruje centra a pásma koncentrace urbánních aktivit, vyvíjející se v dlouhodobých vztazích.

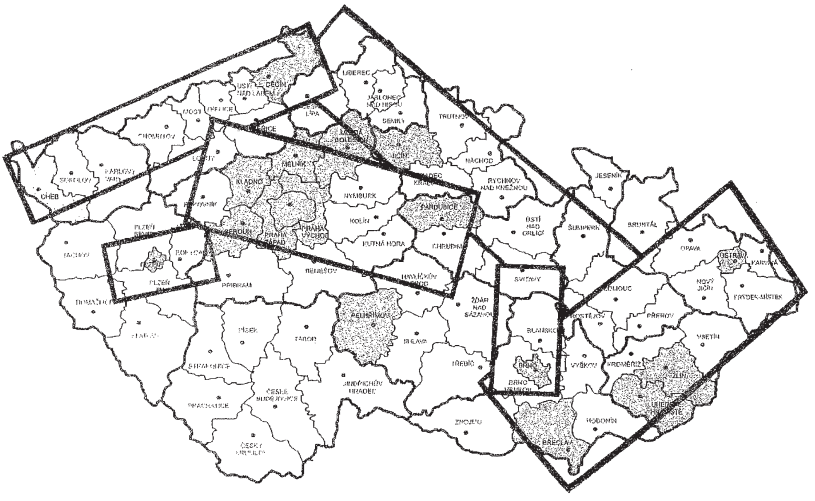
Vzhledem k narůstající převaze služeb nad výrobou v hospodářsky nejrozvinutějších zemích bude význam sektoru logistických služeb pro zaměstnanost a životní úroveň stoupat. Zároveň je třeba počítat s výrazným růstem intenzity nákladní dopravy s ním spojené.

Pro obchodní aktivity má rozhodující význam rozmístění center spotřeby, která jsou dána polohou velkých sídel. Na území České republiky to jsou (v pořadí podle počtu obyvatel): Praha, Ostrava, Brno, Plzeň, Liberec, České Budějovice, Olomouc, Zlín, Ústí nad Labem, Hradec Králové, Pardubice a Karlovy Vary.

Prostory koncentrace obyvatelstva se víceméně shodují s dopravními osami propojujícími území České republiky se středoevropským a širším prostorem, z nichž nejvýznamnější jsou propojení Prahy na Drážďany (Berlín), Mnichov a Vídeň a spojení Varšava – Katovice – Vídeň. Další

53 Praha, popřípadě Brno, se staly lokalitami výhodnými pro umístění logistických kapacit nejen pro národní trh, s časovou dostupností do 24 hodin, ale i pro distribuci v regionálním dosahu pro trhy Slovenska, Maďarska a Polska, s časovou dostupností do tří dnů.

Obr. 16: Rozmístění logistických center na území České republiky[54]



směry jsou: Praha – Saská Kamenice – Lipsko – Hannover – Brémy, Praha – Saská Kamenice – Erfurt – Kassel – Porůří – Paříž, Praha – Norimberk – Frankfurt nad Mohanem – Kolín nad Rýnem – Paříž, Praha – Vratislav – Varšava – Moskva, Praha – Bratislava – Budapešť – Bělehrad – Sofie, Praha – Linec – Benátky – Terst. Na hlavních dopravních osách leží kromě hlavního města Prahy aglomerace prvního řádu Českobudějovická, Plzeňská, Ústecká, Pardubická, Hradecká, Brněnská, Zlínská a Ostravská. Mimo ně, avšak s dobrým mezinárodním napojením, se nacházejí aglomerace Karlovarská, Liberecká a víceméně též Olomoucká. Všechny nižší aglomerace leží alespoň na významných vnitrostátních dopravních trasách. Provázanost s dopravními osami dává hlavním prostorům koncentrace obyvatelstva na území České republiky v zásadě týž pásmový charakter jako hlavním prostorům koncentrace průmyslu.

54 PERNICA 2005 (3. díl*):* 1470. (Převzato.)