

Pavol **KOREC**, Dagmar **POPJAKOVÁ**



Priemysel v Nitre: globálny, národný a regionálny kontext



Univerzita Komenského
v Bratislave

Prírodovedecká fakulta Univerzity Komenského v Bratislave
Katedra ekonomickej a sociálnej geografie, demografie a územného rozvoja

**PRIEMYSEL V NITRE:
GLOBÁLNY, NÁRODNÝ A REGIONÁLNY KONTEXT**

Pavol Korec, Dagmar Popjaková



Univerzita Komenského v Bratislave

2019

prof. RNDr. Pavol Korec, CSc., doc. RNDr. Dagmar Popjaková, PhD.
Priemysel v Nitre: globálny, národný a regionálny kontext
Bratislava: Univerzita Komenského

Prírodovedecká fakulta Univerzity Komenského v Bratislave
Katedra ekonomickej a sociálnej geografie, demografie a územného rozvoja
www.humannageografia.sk
e-mail: khg@fns.uniba.sk

prof. RNDr. Pavol Korec, CSc.
Prírodovedecká fakulta Univerzity Komenského v Bratislave
Katedra ekonomickej a sociálnej geografie, demografie a územného rozvoja

doc. RNDr. Dagmar Popjaková, PhD.
Fakulta prírodných vied Univerzity Mateja Bela v Banskej Bystrici
Katedra geografie a geológie

Recenzovali: doc. RNDr. Ema Mišúňová CSc.
Mgr. Marián Kulla, PhD.

Copyright © autori, 2019

Obsah tejto vedeckej monografie je chránený autorským zákonom.

Grafická úprava: KEGD
Návrh obálky: Vladimír Bačík, Pavol Korec
Fotografia na obálke: Lubo Stacho ©
Náklad: 150 kusov
Rozsah publikácie: 20,42 AH
Publikácia neprešla jazykovou úpravou
Prvé vydanie
Tlač: KO&KA s r.o. Bratislava, tlačiareň K-Print, Kadnárova 102, 831 06 Bratislava
Vydala Univerzita Komenského v Bratislave

ISBN: 978-80-223-4829-4

Vydanie tejto monografie bolo podporené v rámci riešenia výskumného projektu VEGA č. 1/0745/16 „Autonómnosť, vzájomná závislosť a interakcie priestorových systémov“.

OBSAH

Zoznam tabuliek, grafov a obrázkov

1 Úvod	1
2 Priemysel a mesto, hodnotenie literatúry	5
2.1 Priemysel, vznik a vývoj priemyslu	
2.1.1 Definovanie priemyslu	
2.1.2 Vznik a vývoj priemyslu	
2.1.3 Štvrtá priemyselná revolúcia, veľká výzva pre globálnu spoločnosť	
2.1.4 Klasifikácia priemyslu	
2.2 Mesto, urbanizácia, faktory a procesy vplývajúce na vývoj miest	
2.2.1 Vznik prvých miest, definovanie pojmu mesto	
2.2.2 Vývoj urbanizácie Slovenska v kontexte vývoja priemyslu	
2.2.3 Mesto v post-industriálnej etape vývoja spoločnosti, výzvy a problémy	
2.3 Hodnotenie vybranej literatúry	
3 Mesto Nitra	29
3.1 Polohové a fyzicko-geografické predpoklady rozvoja mesta	
3.1.1 Poloha	
3.1.2 Prírodné podmienky	
3.2 Hlavné faktory podmieňujúce vznik a vývoj sídla	
3.3 Vznik a história sídla	
3.3.1 Začiatky osídľovania územia mesta	
3.3.2 Príchod Slovanov na územie dnešnej Nitry a Samova ríša	
3.3.3 Knieža Pribina, Nitrianske kniežatstvo a Veľkomoravská ríša	
3.4 Administratívny vývoj	
3.5 Obyvateľstvo Nitry, vývoj počtu a základné štruktúry	
3.5.1 Vývoj počtu obyvateľov Nitry	
3.5.2 Vývoj národnostnej štruktúry obyvateľstva Nitry	
3.5.3 Vývoj náboženskej štruktúry obyvateľstva Nitry	
4 Vývoj priemyslu Nitry do roku 1989	69
4.1 Začiatky remeselníckej výroby	
4.2 Základné etapy vývoja priemyslu na Slovensku	
4.3 Vývoj priemyslu v Nitre od polovice 19. storočia	
4.3.1 Všeobecné poznámky k vývoju priemyslu na Slovensku do roku 1918	
4.3.2 Vývoj priemyslu Nitry do roku 1918	
4.3.3 Vývoj priemyslu Nitry v medzivojnovom období	
4.4 Proces socialistickej industrializácie v druhej polovici 20. storočia	
4.4.1 Vývoj priemyslu na Slovensku v rokoch 1948-1989	
4.4.2 Vývoj priemyslu v Nitre v rokoch 1948-1989	
4.5 Vzťah industrializácie a urbanizácie na Slovensku	
5 Základné hodnotenie priemyslu Nitry (rok 1985)	94
5.1 Základné hodnotenie socialistickej industrializácie Slovenska	
5.2 Vybrané charakteristiky priemyslu Nitry na konci socialistickej industrializácie	
5.2.1 Veľkostná štruktúra priemyslu	
5.2.2 Odvetvová štruktúra priemyslu	
5.2.3 Priestorový vzorec rozmiestnenia priemyslu	

5.3	Analýza vybraných priemyselných závodov mesta	
5.3.1	<i>Plastika, n.p. závod Nitra</i>	
5.3.2	<i>Západoslovenské pivovary, n.p., závod Nitra (Nitriansky pivovar)</i>	
5.3.3	<i>Azbestovocementové závody, n.p. Nitra - Mlynárce</i>	
6	Procesy podmieňujúce spoločenskú transformáciu a vývoj priemyslu na Slovensku po roku 1989	104
6.1	Demokratizácia spoločnosti a nástup trhovej ekonomiky	
6.2	Post-industriálny vývoj spoločnosti	
6.3	Globalizácia a vývoj automobilového priemyslu	
6.3.1	<i>Globalizácia, kľúčový fenomén svetovej ekonomiky uplynulých 40 rokov</i>	
6.3.2	<i>Automobilový priemysel v kontexte globalizácie ekonomiky</i>	
6.3.3	<i>Vzťah slovenského automobilového priemyslu a nemeckého priemyslu</i>	
6.4	Teórie regionálneho rozvoja	
6.4.1	<i>Klasifikácia teórií regionálneho rozvoja</i>	
6.4.2	<i>Dva základné teoretické prístupy k teóriám regionálneho rozvoja</i>	
6.4.3	<i>Koncept regionálnej konkurencieschopnosti v podmienkach Slovenska</i>	
6.5	Kríza kapitalizmu	
7	Vývoj priemyslu Nitry v transformačnom období od roku 1989 do roku 2006	137
7.1	Transformácia priemyslu na Slovensku	
7.2	Transformácia priemyslu v Nitre	
7.2.1	<i>Veľkostná štruktúra</i>	
7.2.2	<i>Odvetvová štruktúra</i>	
7.2.3	<i>Zmeny vo vlastníctve priemyselných podnikov</i>	
7.2.4	<i>Priestorové rozmiestnenie firiem</i>	
7.2.5	<i>Charakteristika vybraného priemyselného subjektu (Plastika, a.s. Nitra)</i>	
7.3	Priemyselné parky	
7.3.1	<i>Legislatívne predpoklady vzniku priemyselných parkov</i>	
7.3.2	<i>Priemyselný park Nitra-Sever</i>	
8	Súčasný stav priemyslu v Nitre - význam a postavenie v rámci Slovenska	163
8.1	Priemyselné podniky a priemyselná zamestnanosť v meste	
8.2	Charakteristika priemyselného podniku Foxconn Slovakia, s.r.o.	
8.3	Automobilový závod Land Rover Jaguar Slovakia	
8.3.1	<i>Slovenský automobilový priemysel</i>	
8.3.2	<i>Jaguar Land Rover Slovakia, s.r.o.</i>	
9	Zhrnutie a diskusia	187
9.1	Všeobecné črty a osobitosti vývoja priemyslu v Nitre	
9.2	Vzťah priemyslu a základných fenoménov urbánnej štruktúry mesta	
9.3	Globalizácia, postindustriálna spoločnosť, znalostná ekonomika a rozvoj mesta	
9.3.1	<i>Mesto a znalostná ekonomika</i>	
9.3.2	<i>Mesto a regionálny rozvoj</i>	
10	Záver	198
	Zoznam použitej literatúry	202

Zoznam tabuliek, grafov a obrázkov

Zoznam tabuliek

- Tabuľka 2.1 Vývoj podielu zamestnaných v priemysle z celkového počtu ekonomicky aktívnych vo vybraných regiónoch a štátoch sveta medzi 1951-2019 (v %)
- Tabuľka 2.2 Vývoj klasifikácii priemyslu na Slovensku po roku 1989
- Tabuľka 2.3 Vývoj počtu a podielu obyvateľstva Slovenska žijúceho v mestách
- Tabuľka 3.1 Vývoj počtu obyvateľov šiestich najväčších miest Slovenska
- Tabuľka 3.2 Vývoj počtu obyvateľov Nitry po roku 1950 podľa mestských častí
- Tabuľka 3.3 Vývoj štruktúry obyvateľov Nitry podľa národnosti
- Tabuľka 3.4 Vývoj štruktúry obyvateľov okresu Nitra podľa národnosti
- Tabuľka 3.5 Vývoj štruktúry obyvateľov SR podľa národnosti
- Tabuľka 3.6 Vývoj štruktúry obyvateľov Nitry podľa náboženského vyznania
- Tabuľka 3.7 Vývoj štruktúry obyvateľov SR podľa náboženského vyznania
- Tabuľka 4.1 Remeslá a živnosti v Nitre v Dolnom meste v rokoch 1752 a 1828
- Tabuľka 4.2 Základné etapy vývoja priemyslu na Slovensku
- Tabuľka 4.3 Stav živností v Nitre v rokoch 1919 a 1930
- Tabuľka 4.4 Podiel obyvateľstva v hlavných odvetviach hospodárstva na Slovensku
- Tabuľka 4.5 Rast priemyselnej výroby na Slovensku v rokoch 1946-1948
- Tabuľka 4.6 Vývoj zamestnanosti v poľnohospodárstve a lesníctve a v priemysle Slovenska
- Tabuľka 4.7 Podiel Slovenska na vybraných ukazovateľoch hospodárstva Československa
- Tabuľka 4.8 Postupnosť výstavby priemyselných závodov v Nitre
- Tabuľka 4.9 Vývoj priemyslu v Nitre po roku 1948
- Tabuľka 4.10 Vývoj podielu obyvateľstva Slovenska žijúceho v mestách
- Tabuľka 5.1 Počet priemyselných závodov v Nitre podľa veľkostných kategórií
- Tabuľka 5.2 Počet pracujúcich v priemyselných závodoch Nitry v rokoch 1974 a 1985
- Tabuľka 5.3 Vývoj odvetvovej štruktúry priemyslu Nitry podľa počtu zamestnaných
- Tabuľka 5.4 Základné údaje o Plastike Nitra, n.p. v rokoch 1963 až 1985
- Tabuľka 6.1 Štádiá vývoja spoločnosti
- Tabuľka 6.2 Rast HDP v stálych cenách na Slovensku
- Tabuľka 6.3 Vytvorené a zaniknuté pracovné miesta v EÚ v automobilovom priemysle podľa štátov v rokoch 2005-2016
- Tabuľka 6.4 Produkcia osobných automobilov v integrovanej periférii
- Tabuľka 6.5 Pracovné miesta vytvorené zahraničnými a domácimi firmami v EÚ+1 v automobilovom priemysle v rokoch 2005-2016
- Tabuľka 6.6 Nemecké firmy automobilového priemyslu na Slovensku v roku 2018
- Tabuľka 6.7 Náklady na pracovnú silu vo vybraných krajinách Európy v roku 2003
- Tabuľka 7.1 Deindustrializácia v post-socialistických štátoch strednej a juhovýchodnej Európy
- Tabuľka 7.2 Veľkostná štruktúra priemyselných podnikov v Nitre v roku 2006
- Tabuľka 7.3 Najväčšie prepúšťania v Nitre v rokoch 1990-2009
- Tabuľka 7.4 Odvetvová štruktúra priemyslu podnikov v Nitre v roku 2006
- Tabuľka 7.5 Vývoj počtu pracovníkov a výroby v Plastike, a.s. Nitra v rokoch 1963-2008
- Tabuľka 7.6 Štruktúra výroby v Plastike, a.s. podľa divízií v rokoch 2006-2008
- Tabuľka 7.7 Štruktúra predaja v Plastike, a.s. v rokoch 2006-2008
- Tabuľka 8.1 Hodnotenie ekonomickej úrovne krajov Slovenska za rok 2017
- Tabuľka 8.2 Vývoj veľkostnej štruktúry priemyselných podnikov v meste Nitra 2010-2018
- Tabuľka 8.3 Vývoj odvetvovej štruktúry priemyselných podnikov v meste Nitra 2010-2018
- Tabuľka 8.4 Priemyselné podniky nad 20 zamestnancov v meste Nitra v roku 2018
- Tabuľka 8.5 Najväčšie priemyselné podniky v meste Nitra v roku 2018
- Tabuľka 8.6 Poradie krajín podľa počtu vyrobených osobných automobilov v roku 2016

Zoznam grafov

- Graf 3.1 Vývoj počtu obyvateľov v štyroch vybraných mestách Slovenska
- Graf 3.2 Národnostná štruktúra obyvateľstva Nitry v rokoch 1910 a 2001
- Graf 3.3 Národnostná štruktúra obyvateľstva Slovenska v rokoch 1910 a 2001
- Graf 3.4 Náboženská štruktúra Nitry v rokoch 1910 a 2001
- Graf 3.5 Náboženská štruktúra Slovenska v rokoch 1910 a 2001
- Graf 7.1 Vývoj počtu pracovníkov a výroby v Plastike, a.s. Nitra v rokoch (1963-) 1990-2008
- Graf 8.1 Odvetvová štruktúra priemyslu Nitry a Slovenska

Zoznam obrázkov

- Obrázok 2.1 Priemyselné revolúcie a ich časové zasadenie
- Obrázok 2.2 Kondratievove dlhé vlny a cykly vývoja priemyselnej výroby
- Obrázok 2.3 Vybrané technológie Priemyslu 4.0
- Obrázok 3.1 Základné geomorfologické jednotky na území Nitry a jej okolia
- Obrázok 3.2 Stredná a južná Európa okolo roku 650
- Obrázok 3.3 Pravdepodobná rozloha územia Samovej ríše
- Obrázok 3.4 Vývoj územného rozširovania Veľkej Moravy
- Obrázok 3.5 Pravdepodobná najväčšia rozloha Veľkej Moravy za panovania Svätopluka
- Obrázok 3.6 Osídlenie územia Nitry vo včasnej dobe dejinnej
- Obrázok 3.7 Areál Nitrianskeho hradu s podhradím smerom na Pribinovo námestie
- Obrázok 3.8 Územno-správne členenie Slovenska na úrovni krajov v rokoch 1949-1960
- Obrázok 3.9 Územné členenie Nitry na mestské časti
- Obrázok 3.10 Tri etapy bytovej výstavby v Nitre
- Obrázok 3.11 Podiel obyvateľov maďarskej národnosti na Slovensku podľa obcí v roku 2011
- Obrázok 4.1 Parný Arpádov mlyn okolo roku 1927
- Obrázok 4.2 Demolačné práce komplexu mlyna v roku 2007
- Obrázok 4.3 Nákupno-zábavné centrum „mlyny“ otvorené v roku 2009
- Obrázok 5.1 Lokalizácia Nitrianskych strojární, Plasty a závodu Mier južne od obytnej zóny mestskej časti Dolné Krškany
- Obrázok 6.1 Pittsburgh v industriálnej etape (1910)
- Obrázok 6.2 Pittsburgh v post-industriálnej etape (2010)
- Obrázok 7.1. Koncentrácia komerčných subjektov, vrátane priemyselných firiem, pozdĺž priemyselných ulíc Novozámocká, Štúrova, Levická a Cabajská
- Obrázok 7.2 Spoločnosť Sony Slovakia v priemyselnom parku Nitra-Sever (2008)
- Obrázok 8.1 Areál Prologis Park Nitra v susedstve automobilky Jaguar Land Rover
- Obrázok 8.2 Priestorová lokalizácia priemyselných podnikov Nitry nad 20 zamestnancov
- Obrázok 8.3 Areál SEC, s. r.o. nachádzajúci sa na ul. Jakuba Hraška juhovýchodne od križovatky rýchlostnej cesty R1 Nitra-Juh
- Obrázok 9.1 Lokalizácia komerčných subjektov vo výrobnom zoskupení Dolné Krškany

1 Úvod

Prečo priemysel v Nitre? Rozhodnutie napísať monografiu na túto tému odôvodňujú minimálne tri skutočnosti. Prvou je zistenie, že vývoj priemyslu v Nitre je určitým modelovým príkladom vývoja priemyslu na Slovensku, prípadne vývoja priemyslu vo veľkých mestách Slovenska v jeho viac ako 150 ročnej histórii. Vývoj odvetvovej štruktúry priemyslu v Nitre, vývoj veľkostnej štruktúry priemyslu v Nitre, vývoj priestorového rozmiestnenia priemyslu na území mesta, resp. v jeho tesnom zázemí, vývoj vlastníckych vzťahov i niektoré ďalšie črty vývoja priemyslu v Nitre neboli náhodné, ale vykazovali pomerne značnú „zákonitosť“. Druhou je konštatovanie, že v roku 2018 sa Nitra príchodom automobilky Jaguar Land Rover definitívne zaradila, popri Bratislave, Košiciach, Trnave a Žiline, medzi kľúčové priemyselné centrá na Slovensku. K tomu treba prirátat fakt, že o prínosoch, problémoch a perspektívach automobilového priemyslu sa nielen na Slovensku, ale aj v globálnej mierke už dlhšie vedú veľmi zaujímavé diskusie (Sturgeon et al., 2009; Sturgeon, Van Biesebroeck, 2011; Pavlínek, 2018a, 2018b, 2019; Becker, 2019 a iní). Treťou skutočnosťou, ktorá podporuje rozhodnutie napísať takúto prácu je súčasný dynamický a turbulentný globálny spoločenský vývoj, vrátane faktu, že podľa viacerých autorov stojíme na prahu štvrtej priemyselnej revolúcie. Post-industriálna etapa vývoja spoločnosti, globalizácia a kríza kapitalizmu sú fenomény dneška, ktoré je potrebné nielen analyzovať, ale aj rešpektovať získané poznatky nielen v súvislosti s diskusiou o priemysle Nitry, resp. o meste všeobecne, ale aj v širšom kontexte politických, sociálnych a ekonomických problémov Slovenska.

Pozornosť si zaslúžia aj ďalšie skutočnosti, ktorých sa chceme v práci explicitne aj implicitne dotknúť. Napríklad, svetové ekonomické fórum delí krajiny sveta do troch základných skupín, prvou sú krajiny „factor-driven“, druhou krajiny „efficiency-driven“ a treťou krajiny „innovation-driven“. Krajiny „factor-driven“ sú tie najchudobnejšie krajiny, ktorých rozvojový potenciál je spojený s lepším využívaním klasických výrobných faktorov, akými sú pracovná sila, pôda, nerastné suroviny, finančný kapitál i iné, ktoré sa v týchto krajinách doteraz dostatočne nevyužívajú (sem patria viaceré krajiny strednej a subsaharskej Afriky, Nepál, Afganistan, niektoré krajiny Latinskej Ameriky a iné). Krajiny „efficiency-driven“ sú krajiny, ktoré, jednoducho povedané boli nedávno, pred 10-15 rokmi, prípadne dávnejšie, pred 25-30 rokmi, vtiahnuté do tzv. integrovanej periferie (Pavlínek, 2018a), je to určitá stredná skupina krajín z hľadiska hospodárskej rozvinutosti a aj „bohatstva“ štandardne meraného hodnotou HDP na obyvateľa v parite kúpnej sily. Tieto krajiny v zásade veľmi dobre využívajú svoje výrobné faktory, je tam už dobrá organizácia práce i manažment firiem, prichádzajú tam veľké objemy priamych zahraničných investícií, čoho príkladom je aj príchod veľkých automobiliek, zahraniční investori vedia na jednej strane dobre využiť potenciál týchto krajín a na druhej strane pomáhajú rozvíjať ich ekonomiku. Do skupiny týchto krajín patrí napr. Čína, India, Poľsko, Česko, Maďarsko, ale aj Slovensko a iné krajiny. Ambíciou týchto krajín, možno povedať aj ich jedinou možnosťou, je posunúť sa do vyššej kategórie, medzi krajiny „innovation driven“, keď sa ich ekonomika, doteraz založená vo veľkej miere na masovej priemyselnej veľkoprodukcii, posunie k výrobe a službám s vyššou pridanou hodnotou, k ekonomike, ktorú budú vo veľkej miere „ťahat“ inovácie, znalostná ekonomika a nové poznatky vedy a výskumu. Poslednou skupinou, z hľadiska rozvinutosti hospodárstva však prvou skupinou, sú krajiny „innovation driven“, ktorých ekonomika už dávnejšie prešla fázou industrializácie, počas nej sa však výrazne posilnila, a dnes je ekonomika týchto krajín, odvetvovo už posunutá do terciérneho a kvartérneho sektoru, výrazne stimulovaná

znalostnou ekonomikou, inováciami, vedou a výskumom a všeobecne novými prístupmi k organizácii a manažovaní firiem.

V roku 2019 sa na Slovensku intenzívne diskutovalo o zvýšení minimálnej mzdy pre rok 2020, odborári žiadali 635 eur, čo je 60 % priemernej mzdy na Slovensku. Asociácia zamestnávateľských zväzov a združení SR, Republiková únia zamestnávateľov a Asociácia priemyselných zväzov boli ochotné rokovať o prípadnej valorizácii minimálnej mzdy do úrovne vychádzajúcej z platného zákonného mechanizmu, ktorý ju stanovuje na 552 Eur. Uvedomiť si však musíme jednu skutočnosť. Zvyšovaním minimálnej mzdy, ale aj priemernej mzdy, strácame výhodu krajiny z lacnou pracovnou silou, stávame sa menej atraktívnou krajinou pre zahraničné investície, napr. aj pre samotný automobilový priemysel. Vláda SR nakoniec 2. 10. 2019 schválila rozhodnutie, že minimálna mesačná mzda na Slovensku sa od začiatku roka 2020 zvýši zo súčasných 520 Eur na 580 Eur. Toto zvýšenie minimálnej mzdy by mohlo negatívne ovplyvniť vývoj zamestnanosti na Slovensku, ako aj ohroziť konkurencieschopnosť regiónov, najmä v regiónoch s vyššou nezamestnanosťou a nižšou mzdovou úrovňou.

Na jednej strane je zrejmé, že nemôžeme na Slovensku uviaznuť v pasci stredných, resp. stredne nízkych príjmov, ale vývoj miezd naznačený vyššie, by mal byť tesnejšie spojený s potrebnou reštrukturalizáciou našej ekonomiky, ktorá by Slovensko pozorovateľne posúvala medzi krajiny „innovation driven“. K tomu, aby sme zaznamenali pozorovateľný krok k ekonomike ťahanej inováciami a znalostnou ekonomikou, je však potrebných viac predpokladov, na štyri z nich poukázal Mikloš (Mikloš, I. In Ižip 2019).

Prvým predpokladom sú zdravé udržateľné verejné financie, ale udržateľné takým spôsobom, aby to nezhoršovalo podnikateľské prostredie. Verejné financie by mali byť nielen s nízkym deficitom, ale aj s nízkou mierou prerozdelenia, aby podnikatelia nemali príliš vysoké dane. Druhým je zdravé podnikateľské prostredie z hľadiska deregulácie a vynútiteľnosti práva. Tretím predpokladom je efektívna verejná správa, štátna správa aj samospráva. Okrem samotného efektívneho rozdeľovania verejných zdrojov sa očakáva, aby za čo najmenšie množstvo verejných zdrojov dostávali občania kvalitné verejné služby. No a nakoniec štvrtým predpokladom je kvalitné vzdelanie, veda a výskum, čo je skutočne nevyhnutný predpoklad pre žiadané inovácie vo výrobe i v službách. Uvedený autor pripomína, že ak chce byť Slovensko úspešné pri posune medzi krajiny „innovation-driven“, potrebuje zmeny a reformy vo všetkých štyroch oblastiach.

S uvedeným sa nedá nesúhlasiť. Prvé dva predpoklady majú výrazne makroekonomické a právne pozadie, tu musia geografí pozorne načúvať nielen ekonómom a právnikom, ale aj politológom. Otázky tretieho a štvrtého predpokladu sú už aj v kompetencii diskusií geografov. Napr. Etzkowitzova teória regionálneho rozvoja „triple helix“ hovorí, že inovácie v regióne, a tým aj udržateľný regionálny rozvoj, sa dajú dosiahnuť spolupôsobením troch aktérov, verejnej správy, univerzít a vedeckovýskumných inštitúcií a firiem podnikajúcich vo výrobe a v službách (traja aktéri skrátené – vláda, univerzity a firmy) (Etzkowitz, Leydesdorff, 1998). Východisková myšlienka tejto teórie je, že znalostnej ekonomike a tvorbe inovácií, ktoré sú „motorom“ regionálneho rozvoja, napomáha vzájomná spolupráca a ďalšie typy väzieb medzi týmito tromi relevantnými aktérmi. Koncept „triple helix“ ukazuje na kľúčový význam, ktorý pre rozvoj znalostnej ekonomiky a tvorbu inovácií má individuálna „ekológia“ týchto troch sfér, t.j. dobré samostatné fungovanie každého z týchto troch aktérov. Podľa väčšiny autorov venujúcich sa týmto problémom na Slovensku, dobre funguje len jeden z aktérov, firmy. Nebudete to ďalej rozoberať len podotýkame, napr., že za uplynulých 25 rokov samostatného Slovenska sa stalo viac menej všeobecne akceptovanou frázou konštatovanie, že *„parlament Slovenskej republiky je chránenou dielňou straníckych kšeftov a výsmechom demokracie, rakovinou spoločnosti, brzdou ekonomiky štátu,*

dôkazom nadradenosti vládnjej moci a straníckych záujmov nad zákonom a občanmi“. K úrovni vzdelávania a výskumu na našich univerzitách sa diskutuje už veľmi dlho, ale zdá sa, že stále nemusíme nič meniť na konštatovaní autorov Ženka a kol. (2014), že „v priebehu post-komunistickej transformácie sa urobili vážne chyby v zdedenej univerzitnej a vedecko-výskumnej báze, predovšetkým v jej „atomizácii“, čo malo za následok pokles úrovne univerzitného vzdelávania a vedy a výskumu na univerzitách“. Takisto vyjadrenie viacerých pracovníkov samotných univerzít, kritizujúcich ich súčasný stav napr. konštatovaním, že „uprednostňovanie kvantity a formalizmu dáva vzniknúť spoločnosti, ktorú by sme mohli označiť za "pavzdelanú", pričom za predponou "pa-" je skrytá nenaplnená ambícia“ ktorá celkom reálne odráža stav slovenského univerzitného vzdelávania. O potrebnej zmene v odborovom zameraní vzdelávania študentov na stredných školách i univerzitách sa tiež diskutuje už dlho, ale výsledky tejto diskusie v praxi sú zatiaľ minimálne.

K predkladanej práci, odbornej monografii, považujeme za potrebné uviesť ešte dve poznámky. Prvou je upozornenie autorov na zámer adresovať prácu nielen vedeckej a odbornej komunite, ale aj širšej verejnosti. Nie je jednoduché písať prácu, ktorá musí mať požadované vedecko-odborné atribúty (prínos v oblasti metodiky a empirického poznávania, snahu o zovšeobecňovanie získaných empirických poznatkov, prísne citovanie použitých zdrojov, logickú konštrukciu štruktúry práce a iné) a zároveň mať ambíciu, aby práca bola pútavá a „ľahko“ čitateľná a zaujala aj širokú verejnosť. Z tohoto dôvodu sa v práci striedajú viac „vedecko-odborné“ kapitoly (kap. 2, 6, 7, 8 a 9) s kapitolami napísanými trochu populárno-odborne (kapitoly 3, 4 a 5). Druhá krátka poznámka smeruje k zdrojom použitým v práci. Téma, ktorú práca spracováva má síce výrazné vedecko-odborné pozadie, ale aj spoločenský podtón. Z tohoto dôvodu sa v práci okrem štandardných vedeckých a odborných zdrojov využívajú aj populárno-odborné práce publikované v printových alebo elektronických médiách.

Predložená práca sleduje niekoľko základných cieľov:

- Určite ako prvý cieľ treba uviesť snahu o ukázanie vývoja základných atribútov priemyslu v Nitre (odvetvovej štruktúry, veľkostnej štruktúry, vlastníckych vzťahov a priestorového rozmiestnenia) podľa hlavných vývojových etáp priemyslu, od jeho začiatku v druhej polovici 19. storočia až po rok 2018, teda od Arpádovho parného mlyna až po Jaguar Land Rover Slovakia, s.r.o., v kontexte všeobecných tendencií vývoja priemyslu vo svete a tendencií vývoja priemyslu na Slovensku. Ako sme už spomenuli, okrem iného, chceme aj poukázať na vznik a vývoj priemyslu v Nitre ako na určitý modelový príklad vývoja priemyslu v slovenských mestách.
- Považujeme za vhodné predstaviť aj základnú historicko-geografickú charakteristiku mesta ako bázu a rámec rozvoja priemyslu. Tento cieľ plní najmä kapitola 3, keďže, podľa nášho názoru aj samotný vývoj priemyslu v Nitre má vzťah k vývoju mesta, ako takého, v širšom historickom kontexte.
- Explicitne i implicitne chceme upozorniť na vzťah priemyslu k vývoju široko chápanej urbánnej štruktúry Nitry. Fyzicko-geografická štruktúra mesta, morfológická štruktúra mesta, funkčná priestorová štruktúra mesta a aj sociálno-demografická štruktúra mesta, na jednej strane významne podmieňovali vývoj priemyslu, na druhej strane ním boli značne ovplyvňované.
- Zhodnotiť súčasné podmienky pre rozvoj priemyslu v globálnej mierke (štádiá vývoja spoločnosti, globalizácia, teórie regionálneho rozvoja a kríza kapitalizmu) a v mierke Slovenska (regionálna politika, primárny potenciál a endogénne faktory regiónov). Považujeme za veľmi potrebné ukázať, že priemysel Nitry sa dnes síce rozvíja v kontexte globálnej svetovej spoločnosti, ale je súčasne „jemne usmerňovaný“ aj národnou a regionálnou politikou.

- Analyzovať súčasné problémy svetového automobilového priemyslu a problémy automobilového priemyslu na Slovensku v kontexte príchodu automobilky Jaguar Land Rover Slovakia, s.r.o. do Nitry. Tento cieľ sa dnes už pri štúdiu priemyslu v Nitre nedá obísť. Nitra sa stala, a pravdepodobne nič nezabráni tomu, aby bola v nasledujúcich 20-25 rokoch výrazne spájaná s automobilovým priemyslom. No a v médiách, sa v uplynulých rokoch v súvislosti s rozvojom automobilového priemyslu na Slovensku už viac krát objavila otázka: „Môže sa stať Slovensko Detroitom strednej Európy?“. V predloženej práci sa pokúsime upozorniť ako by bolo vhodné reagovať na súčasné dianie, aby sme sa Detroitom 90. rokov minulého storočia nestali.

Už dnes je zrejmé, že s príchodom automobilky Jaguar Land Rover sa významne mení postavenie Nitry v regionálnej štruktúre nielen Slovenska, ale aj jej postavenie z medzinárodného hľadiska. Nitra sa z pozície centra západného Slovenska mení na dôležité celoslovenské centrum, pričom získava významnú pozíciu aj v regióne strednej Európy.

Pri mestách sa pomerne často zvykne zdôrazňovať jeho „genius loci“, chápané ako určitý „duch miesta“, niečo, čo dlhodobo pôsobí na mesto a ovplyvňuje ho. Doteraz boli pri Nitre zdôrazňované hlavne štyri rozmary jej „genius loci“. Genius loci – geografický rozmer, pri ktorom sa zdôrazňuje unikátna poloha a unikátne prírodné podmienky mesta a jeho okolia a ich vplyv na vznik a rozvoj mesta; genius loci – religiózny rozmer, pri ktorom sa zdôrazňuje historický kontext religióznej funkcie mesta a jej stáleho vplyvu na mesto (od postavenia prvého kresťanského kostola v roku 828 na Slovensku, cez založenie prvého biskupstva v roku 880, až k vysväteniu prvých troch slovenských biskupov po vzniku Československa v roku 1918 v Piaristickom kostole, prítomnosť bohosloveckej fakulty a pôsobenie kardinála Jána Chryzostoma Korca v meste); genius loci – školský a vzdelávací rozmer (od pôsobenia prvého učiteľa Willermusa Gramaticusa na začiatku 12. storočia až k dvom dnešným univerzitám v meste, Poľnohospodárskej univerzite a Univerzite Konštantína Filozofa); genius loci – poľnohospodársky rozmer (Nitra sa po roku 1948 stala sídlom poľnohospodárskej výroby, vedy a výskumu, školstva, výstavníctva a iných aktivít spojených s poľnohospodárstvom). Predloženou prácou by sme chceli, okrem iného, aj naznačiť, že po príchode viacerých renomovaných priemyselných spoločností do Nitry, ktoré sa lokalizovali najmä v priemyselnom parku Nitra-Sever a príchode automobilky Jaguar Land Rover, získava genius loci Nitry aj ďalší, priemyselný rozmer.

2 Priemysel a mesto, hodnotenie literatúry

2.1 Priemysel, vznik a vývoj priemyslu

2.1.1 Definovanie priemyslu

Priemysel zahŕňa všetky výrobné a nevýrobné jednotky, bez ohľadu na ich veľkosť, právnu formu a vlastnícke pomery, ktoré sa zaoberajú transformáciou surovín, materiálov, látok alebo komponentov na nové produkty pripravené na použitie, následné spracovanie alebo konečnú spotrebu (SK NACE 2019). V širšom ponímaní do priemyslu patria aj odvetvia získavania nerastných surovín a ich prvotného pretvárania na produkty vhodné na ďalšie spracovanie, resp. na hotové produkty (Kortus, 1986). Konkrétne v širšom ponímaní, patrí do priemyslu ťažobný priemysel (Sekcia B), odvetvia spracovateľského priemyslu (Sekcia C), ale tiež výroba a dodávky elektriny, plynu a vody (sekcia D), čistenie vody a spracovanie odpadov (sekcia E) (pozri ďalej klasifikáciu SK NACE, sekcie B až E). V užšom, štatistickom ponímaní, je priemysel stotožňovaný len so spracovateľským priemyslom (SK NACE, sekcia C), ktorého produktmi sú výsledky spracovania primárnych surovín získavaných z prírodných zdrojov, t.j. poľnohospodárskych produktov a nerastných surovín.

Niekedy sa v odbornej praxi, ale hlavne v médiách stretávame aj s pojmami priemysel služieb, zábavný priemysel, kreatívny priemysel i iné. Uvedené aktivity síce používajú v názve termín „priemysel“, v skutočnosti však nejde o priemysel v zmysle aktivít a odvetví, ktoré produkujú hmotné statky transformáciou primárnych surovín, ale o veľmi širokú škálu aktivít a odvetví, ktoré poskytujú a uspokojujú nehmotné sociálno-kultúrne potreby a služby obyvateľstva. Termín „priemysel“ v týchto súvislostiach vyjadruje skutočnosť, že sú to aktivity veľmi rozsiahle, zamestnávajú veľký počet ľudí, v globálnej mierke sú svojou podstatou rovnaké, v priestore sú veľmi dobre identifikovateľné a majú výrazné ekonomické efekty. Tieto aktivity významne ovplyvňujú, svetovú, národnú, ale aj regionálnu ekonomiku a spoločenské dianie na uvedených hierarchických úrovniach, a tak vyvolávajú asociácie „sily“, akou pôsobil a stále pôsobí na spoločnosť priemysel.

Priemysel je teda časťou materiálnej výroby, zahrňujúci výrobné a nevýrobné jednotky, ktoré sa zaoberajú ťažbou nerastných surovín a palív, spracovaním surovín a poloproduktov priemyselného a poľnohospodárskeho pôvodu i opravami výrobkov priemyslu. Priemysel je rozhodujúcim sektorom svetového hospodárstva. Objem jeho výroby neustále rastie, samozrejme pri jednotlivých regiónoch sveta a odvetviach priemyslu rôznym tempom. Objem priemyselnej výroby je považovaný za veľmi dobrý ukazovateľ hospodárskej úrovne každého štátu. Všeobecne platí, že krajiny, ktoré označujeme ako hospodársky vyspelé, sa vyznačujú primerane vysokým podielom priemyslu na hrubej hodnote spoločenského produktu a tieto krajiny majú rozhodujúcu úlohu v rozvoji svetového hospodárstva.

Aj dnes sa pojem „priemyselná krajina“ často používa ako synonymum pojmu „hospodársky vyspelá krajina“, napriek tomu, že priemysel asi od 70. rokov 20. storočia stráca svoje dominantné postavenie v hospodárstve najvyspelejších štátov sveta. Naopak, krajiny hospodársky menej vyvinuté, majú priemyselnú výrobu na podstatne nižšej úrovni. V priemysle je zamestnaných asi 20 % ekonomicky aktívneho obyvateľstva sveta. Na tejto hodnote sa podiel priemyslu udržiava už dlhšiu dobu, ale môžeme hovoriť, že je to hodnota v určitom slova zmysle „dynamická“. Jej „dynamika“ vyplýva z vývoja podielu zamestnaných v priemysle z celkového počtu ekonomicky aktívnych v hospodársky vyspelých štátoch a v menej rozvinutých štátoch. Medzi hospodársky vyspelými

a hospodársky menej rozvinutými krajinami je vo vývoji tohto ukazovateľa výrazný rozdiel. Zatiaľ čo v prvej skupine krajín je zamestnaných v priemysle až 20-25 % ekonomicky aktívnych obyvateľov a podiel priemyslu stále mierne klesá, v menej rozvinutých krajinách sa tento podiel pohybuje v rozpätí 15-20 % a stále mierne stúpa. Vývoj podielu zamestnaných v priemysle v jednotlivých skupinách štátov ukazuje tabuľka 2.1.

Tabuľka 2.1 Vývoj podielu zamestnaných v priemysle z celkového počtu ekonomicky aktívnych vo vybraných regiónoch a štátoch sveta medzi 1951-2019 (v %)

skupina štátov	1951-1960	1961-1970	1971-1980	1981-1990	1991-2000	2001-2010	2011-2019
hospodársky vyspelé štáty	26,8	29,4	28,9	25,0	22,4	17,1	15,2
USA	29,3	27,5	25,9	22,3	19,6	14,1	12,6
štáty západnej Európy	28,8	32,5	31,9	28,1	24,7	19,6	17,0
Japonsko	19,8	24,8	27,7	25,3	23,2	19,2	17,5
menej rozvinuté štáty	7,7	9,7	11,2	13,0	17,1	13,2	13,8
štáty Latinskej Ameriky	14,3	15,1	17,8	17,9	19,2	14,8	13,8
Južná a východná Ázia	7,6	10,0	11,5	14,1	18,2	13,4	14,6
Afrika	4,4	4,9	5,2	6,1	8,3	8,6	8,5
Československo	19,7	22,6	31,2	37,5	-	-	-
Slovensko	13,8	18,6	28,4	35,6	29,6	28,8	26,9

Zdroj: ILOSTAT (2018)

V priloženej tabuľke je potrebné upozorniť hlavne na nasledovné fakty:

- Podiel zamestnaných v priemysle z celkového počtu ekonomicky aktívnych v hospodársky vyspelých štátoch sveta klesá už dlhšiu dobu. V USA dokonca už od začiatku 50. rokov 20. storočia. Tento fakt poukazuje na skutočnosť, že tieto štáty už prekonalí industriálne obdobie vývoja a „posunuli sa“ do post-industriálneho, v ktorom v zamestnanosti, ale aj v tvorbe HDP, získavajú rozhodujúci význam odvetvia terciérneho a kvartérneho sektora. Podiel priemyslu na celkovej zamestnanosti zaznamenáva v hospodársky vyspelých štátoch až do konca druhej dekády 21. storočia stály pokles. Tento proces znižovania relatívneho významu priemyslu v hospodárstve, dostal označenie deindustrializácia. Zaujímavé bude sledovať, či priemysel dosiahol v týchto krajinách už „dno“ a či sa v budúcnosti pod vplyvom rôznych skutočností (kríza kapitalizmu, obchodné vojny, hospodársky rozmach krajín BRICS– Brazília, Rusko, India, Čína a Južná Afrika, a iné), bude jeho podiel na zamestnanosti stabilizovať.
- Podiel zamestnaných v priemysle z celkového počtu ekonomicky aktívnych v hospodársky menej rozvinutých štátoch sveta sa stále zvyšuje. Možno povedať, že vybrané štáty z tejto skupiny sa už dostali z pred-industriálnej etapy spoločenského rozvoja, v ktorom dominoval primárny sektor, hlavne poľnohospodárstvo, do industriálnej etapy s významným postavením priemyslu. Je otázne, či aj tieto štáty prejdú úplným vývojom v tom zmysle, že priemysel, máme na mysli najmä hodnoty podielu zamestnaných v priemysle, sa rozvinie do rozmeru hospodársky vyspelých štátov sveta zo začiatku 50. a 60. rokov 20. storočia. Skôr sa dá očakávať, že tieto hodnoty nikdy nedosiahnu a v globalizujúcom sa svete začnú v týchto krajinách získavať dôležité pozície terciérny a kvartérny sektor. Dobrý príklad takéhoto vývoja je vývoj ekonomiky Číny.
- Osobitným vývojom z pohľadu počtu a podielu zamestnaných v priemysle prešli po roku 1950 Československo a Slovensko. Vysoké prírastky zamestnaných v priemysle po roku 1948 umožňovali centrálna riadená ekonomika, svetový hospodársky povojnový „boom“ a v určitom zmysle aj viac alebo menej „umelý trh“ v rámci krajín RVHP. Československo a aj Slovensko dosiahli hodnoty podielov zamestnaných

v priemysle do konca 80. rokov 20. storočia podstatne vyššie ako hospodársky najvyspejšie štáty sveta v čase svojho „priemyselného rozkvetu“. Tento vývoj priemyslu v rokoch 1948 až 1989 prakticky „položil“ základ problémom transformácie ekonomiky Slovenska a vývoja jeho regionálnej štruktúry po roku 1989. V období „komunistického vývoja“ v Československu pozorujeme aj postupné vyrovnávanie podielov zamestnanosti v priemysle na Slovensku s celým Československom, rozdiel 5,9 % zo začiatku 50. rokov sa znížil na 1,9 % na začiatku 80. rokov. Po páde komunizmu vo východnej Európe, nasledovanom nástupom politických demokratických režimov a trhovej ekonomiky v jednotlivých štátoch, začal podiel zamestnaných v priemysle, najmä v prvých desiatich rokoch prudko klesať. Po nástupe Dzurindovej vlády v roku 1998 a akceptovaní neoliberálnej ekonomiky u nás, sa prudko zvýšil objem priamych zahraničných investícií do ekonomiky Slovenska, v priemysle predovšetkým do elektrotechnického a automobilového priemyslu, čo spôsobilo, že intenzita poklesu podielu zamestnanosti v priemysle sa na Slovensku znížila. Slovensko patrí s priemerným podielom zamestnanosti v priemysle za roky 2011-2019 na úrovni 26,9 %, popri Česku, ktoré dosiahlo hodnotu 29,9 %, ku krajinám Európy s najvyššími podielmi na zamestnanosti v priemysle z ekonomicky aktívneho obyvateľstva.

O význame priemyslu v moderných dejinách globálnej spoločnosti vypovedá aj všeobecne akceptované vyčleňovanie troch základných etáp spoločenského vývoja, kde je práve význam priemyslu v spoločnosti skutočnosťou, ktorá delí jednotlivé etapy (bližšie pozri kap. 6.2):

- *pred-industriálna etapa*, obdobie pred prvej priemyselnej revolúcie, približne do polovice 18. storočia, kedy základnými hospodárskymi aktivitami boli poľnohospodárska výroba a remeslá,
- *industriálna etapa*, obdobie viazané na dominanciu priemyslu, toto obdobie trvalo v hospodársky vyspelých štátoch približne od druhej polovice 18. storočia do 60. rokov 20. storočia,
- *post-industriálna etapa*, obdobie, v ktorom sa relatívny význam priemyslu (hodnotený predovšetkým podielom zamestnaných v priemysle) znižuje, predovšetkým v prospech rastúceho podielu služieb.

2.1.2 Vznik a vývoj priemyslu

Vznik priemyslu, ako aj kľúčové medzníky v histórii jeho vývoja v globálnej mierke, súviseli so zásadnými technickými inováciami vo výrobe a spôsobmi organizácie výroby. Vedecko-technický rozvoj a aplikácia nových poznatkov vo výrobe zohrávali vždy kľúčovú úlohu nielen pre rozvoj samotného priemyslu, ale aj celej spoločnosti v širokom slova zmysle. Tieto „smerodajné prahy“, t.j. obdobia zmien vo vývoji priemyselnej technológie výroby tovaru a organizácie výroby, dostali označenie priemyselné revolúcie (obr. 2.1).

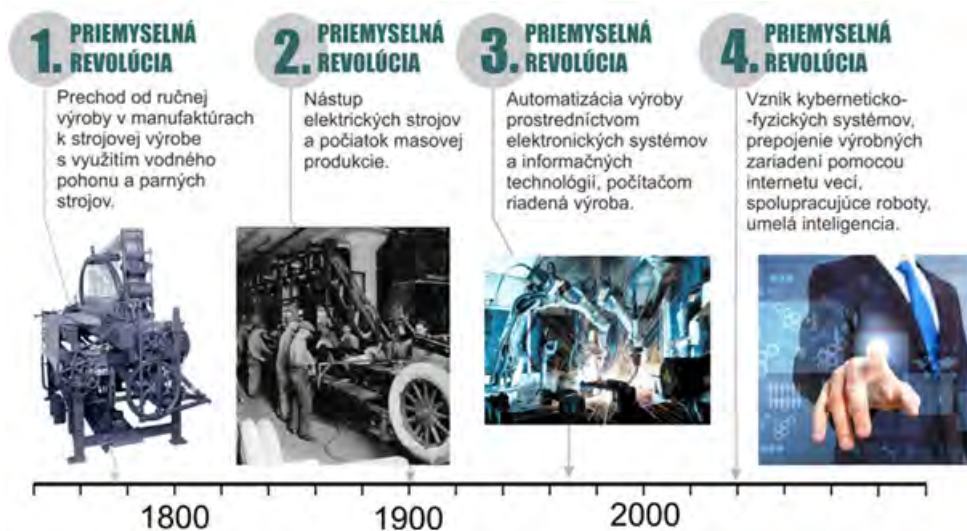
Všeobecne je akceptované, že bola to *priemyselná revolúcia* z konca 18. storočia, ktorá je považovaná za obdobie vzniku moderného priemyslu. Pre túto revolúciu, ktorá začala v Anglicku sa neskôr ustálil pojem *prvá priemyselná revolúcia*. Prechod z remeselnej ručnej výroby na využívanie parného stroja v továrňach znamenal jedinečný obrat vo vývoji výroby smerom k modernému priemyslu a následne razantný posun k modernému svetovému spoločenstvu. Rozvoj priemyslu vytvoril z Veľkej Británie, tu sa priemysel začal rozvíjať, v priebehu prvej polovice 19. storočia hospodársku veľmoc a prispel k rozmachu britského koloniálneho impéria. Predtuh Veľkej Británie pred ostatnými štátmi trval prakticky do poslednej štvrtiny 19. storočia. Priemyselná revolúcia vyvolala masívny rozvoj priemyslu, ktorý sa sústreďoval predovšetkým do miest. Takýto vývoj

podnietil veľké sťahovanie obyvateľstva z vidieka do miest, prudký rast počtu obyvateľov miest a zvyšovanie podielu obyvateľov žijúcich v mestách z celkového počtu obyvateľov štátu. Tento proces zvyšovania počtu a podielu obyvateľov žijúcich v mestách, ako aj zvyšovanie významu miest v spoločnosti, bol pomenovaný urbanizácia. Rozvoj priemyslu teda významne podporoval rast urbanizácie jednotlivých krajín. Kým vo Veľkej Británii žilo v roku 1881 na vidieku už len 30,6 % jej obyvateľov, vo Francúzsku v roku 1886 to bolo ešte 64,1 %, v USA v roku 1890 64,8 %, v cárskom Rusku v roku 1890 až 87,2 %, v Česku v roku 1869 ešte 70,3 % a na území dnešného Slovensku tiež v roku 1869 dokonca až 89,9 % obyvateľov (Korec, 1995). Mestský spôsob života a práca v továrňach sa odlišovali od života na vidieku, čo sa odzrkadlilo aj vo vyšších príjmoch obyvateľov miest (Korčák, 1929; Mládek, 1990; Hampl, 1998 i iní).

Druhá priemyselná revolúcia sa datuje do prelomu 19. a 20. storočia a je spojená s počiatkami využívania elektriny, vznikom nových odvetví chemického priemyslu, predovšetkým petrochémie, nástupom dynamického rozvoja elektrotechnického a strojárenského priemyslu, vrátane výroby automobilov a tiež začiatkom výroby lietadiel. Toto obdobie je označované niekedy ako doba nových revolučných „vynálezov“, akými boli napr. nové technológie masívnej produkcie pohonných hmôt, zavedenie pásovej výroby automobilov a nástup nového typu fabriek na báze výrobných liniek, nových technológií v oblasti železničnej dopravy, rozvoj technickej infraštruktúry, masívna elektrifikácia miest, rozvoj telekomunikácií a prvé prepájanie miest telefónnymi káblami, zavádzanie nových vodovodných systémov zásobujúcich priemysel a domácnosti a iné (Patro, 2018; Ford, 2019). Veľká Británia, ale už aj Francúzsko, Belgicko, Holandsko, USA a Nemecko, v ktorých prebiehala táto druhá priemyselná revolúcia, sa v tom čase dynamicky rozvíjali ako moderné hospodársky (priemyselne) vyspelé krajiny.

Tretia priemyselná revolúcia je väčšinou analytikov stotožňovaná so zmenami v období prelomu 60. a 70. rokov 20. storočia. Bolo to obdobie, v ktorom doznieval ekonomický boom po druhej svetovej vojne, spojený s „masovou“ produkciou, ktorá prerástla do nadprodukcie, pretože spotreba, nedokázala celú produkciu „nasávať“. Obdobie krízy z nadprodukcie, nedostatku surovín a všeobecnej technologickej, hospodárskej a spoločenskej krízy viedlo k prehodnoteniu prístupu k využívaniu ropy a energetických surovín všeobecne, ostatných nerastných surovín a výrobných materiálov vôbec. Do pozornosti sa dostalo znečisťovanie životného prostredia. Nahrádzanie materiálovo a energeticky náročnej výroby novými sofistikovanými priemyselnými postupmi s ďalšími súvisiacimi ekonomickými zmenami, dostalo v literatúre označenie *globálna ekonomická transformácia* (Dicken, 1992). Uvedený proces súvisel s významným technologickým progresom v smere automatizácie výroby a jej riadenia počítačmi, zavádzania elektronických systémov a informačných technológií do výroby. Technológia digitálnych logických obvodov sa stala revolučným vynálezom, ktorý sa využil najmä v oblasti nastupujúceho internetu, osobných počítačov a tiež mobilných telefónov. Preto je tretia priemyselná revolúcia označovaná aj pojmom *digitálna revolúcia* (Patro, 2018).

Zatiaľ posledným identifikovaným míľnikom technologického rozvoja je *štvrtá priemyselná revolúcia* označovaná ako „Priemysel 4.0“. Znamená významný posun smerom k celkovej digitalizácii priemyslu, digitalizácii automatizácie a robotizácie priemyslu, založenej na kybernetickom prepojení výrobných informačných systémov v priemyselných podnikoch, teda digitalizácia už preniká do všetkých oblastí výrobného procesu. Priemysel 4.0 predstavuje aplikáciu konceptu siete digitálneho prepojenia objektov a vymieňania dát medzi nimi v priemyselných podnikoch. Štvrtá priemyselná revolúcia je založená na nových technológiách v oblastiach robotiky, umelej inteligencie, „internetu vecí“ (IoT, z anglického Internet of Things), autonómnych vozidiel, 3D tlače, kvantových počítačov a nanotechnológiách a ďalších nových aplikáciách (Schwab, 2017). Jednoduchú schému uvedených priemyselných revolúcií ukazuje obr. 2.1.



Obrázok 2.1 Priemyselné revolúcie a ich časové zasadenie

Zdroj: Bilík, Kudláč (2019)

Pomerne často sa v literatúre prezentuje aj hodnotenie vývoja priemyslu na báze Kondratievových „dlhých vln a fáz cyklu“, ako ich prezentuje vo svojej práci Stryjakiewicz (1999). Kondratieva koncepcia predpokladá sériu dlhých vln, ktorá začína na konci 18. storočia, teda v čase nástupu moderného priemyslu. Každá vlna trvá približne 50 rokov a pozostáva zo štyroch fáz:

- 1/ konjunktúry,
- 2/ recesie,
- 3/ depresie a
- 4/ ozdravenia, oživenia hospodárstva (obr. 2.2).

Každá dlhá vlna je spojená so všeobecnou zásadnou zmenou technológií v priemysle, ktorú Kondratiev označuje ako zmenu technologicko-ekonomickej paradigmy. Takáto zmena generuje celý reťazec inovácií v globálnom systéme priemyselnej výroby, organizácii hospodárstva, a tiež v spôsoboch spoločenskej regulácie. Pri každej zmene sa objavujú nové lokalizačné možnosti a následný hospodársky rozvoj. Po určitom čase sa dynamika rastu znižuje, trh je presýtený, znižuje sa dopyt, klesajú zisky firiem, nastáva postupný úpadok priemyslu. Doteraz boli úplne identifikované štyri vlny Kondratievovho cyklu, piata začala a ešte nie je ukončená. Každá vlna je opísaná šiestimi charakteristikami:

- pomenovanie vlny a obdobie jej pôsobenia,
- hlavné odvetvia priemyslu ako „nositelia“ inovácie,
- využívaná infraštruktúra,
- dominujúca organizácia priemyselnej výroby,
- úloha štátu pri rozvoji priemyslu a
- inovačné regióny, štáty, ktoré sú považované za „lídrov“ zmien.

I. dlhá vlna – K1

- skorá mechanizácia, 1770/80 – 1830/40
- hutníctvo a výroba železa, využívanie vodnej energie, textilný priemysel, výroba textilných strojov
- splavné vodné toky, cesty s tvrdým povrchom
- malé firmy (do 100 zamestnancov), individuálne vedenie firiem, lokálny kapitál, mechanizácia a hromadná produkcia výroby umožňujú nárast ziskov
- ústup inštitucionálnych pozostatkov feudálneho štátu, malý vplyv štátu na prevádzku firiem
- Veľká Británia, Francúzsko, Belgicko.

II. dlhá vlna – K2

- energia vodnej pary a železnice, 1830/40 – 1880/90
- stroje založené na využití sily pary, využívanie železa a ocele, stroje a zariadenia pre železnice
- železnice, námorná doprava
- akciové spoločnosti, spoločnosti s r. o., ďalší nárast objemov výroby, rozširovanie trhov odbytu výrobkov, okrem iného ako dôsledok zdokonaľovania dopravy
- laissez-faire (štát ochraňuje „neregulované“ pravidlá voľného trhu)
- Veľká Británia, Francúzsko, Belgicko, Nemecko, USA.

III. dlhá vlna – K3

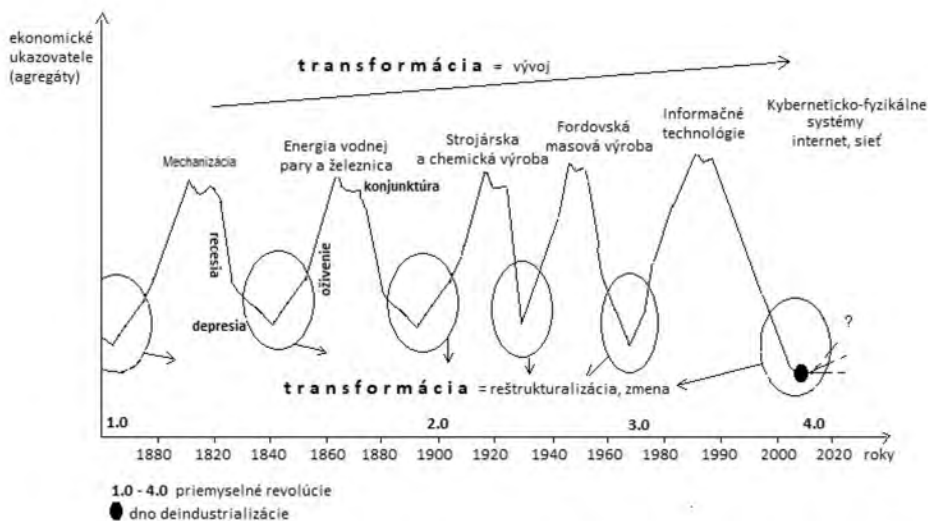
- elektrotechnický priemysel, 1880/90 – 1930/40
- stroje a zariadenia pre energetiku, zbrojný priemysel, lodný priemysel, výroba chemikálií (okrem iných aj syntetických farieb)
- železnice, cesty, vodná doprava, zdokonalená distribúcia energie
- objavenie sa veľkých firiem, kartelov, trustov, koncentrácia finančného kapitálu, vzrast úlohy stredného manažmentu vo veľkých firmách
- začiatky sociálnej politiky štátu a nástup inštitúcii spoločenského prospechu
- Nemecko, USA, Veľká Británia, Francúzsko, Belgicko, Holandsko, Švajčiarsko.

IV. dlhá vlna – K4

- fordovská pásová hromadná výroba, 1930/40 - 1980/90
- výroba osobných i nákladných automobilov, lietadiel, syntetických látok, petrochémia a i.
- diaľnice, letiská a letecká doprava, rozsiahle energetické systémy
- mnohonárodné korporácie, konkurencia oligarchií, vertikálna integrácia v rámci rovnakej hierarchickej úrovne, hromadná produkcia a štandardizácia kvality výroby, vznik nových technostruktúr, vznik nových priemyselných regiónov
- štát blahobytu (welfare) so silne rozpracovaným systémom intervencií
- USA, Nemecko, Francúzsko, Veľká Británia a ďalšie štáty Európskej únie, Švajčiarsko, Japonsko, Kanada, Austrália.

V. dlhá vlna – K5

- informácia a komunikácia, 1980/90 - 2015?
- počítače a ich programové vybavenie, mikroelektronika, roboty, optické prístroje, telekomunikácie, informačné služby
- telekomunikačné siete, satelity
- rozvoj elastických systémov výroby (napr. „just in time“) ako reakcia na individualizáciu dopytu, získavanie výhody zo sortimentu (economies of scope), vytváranie rôznych štruktúr sietí malých a stredných firiem, úspory z rozsahu (economies of scale)
- deregulácia
- Japonsko, USA, štáty Európskej únie (osobitne Nemecko a Švédsko), východoázijské malé tigre (Tajwan, Južná Kórea), Kanada, Austrália, Čína.



Obrázok 2.2 Kondratievove dlhé vlny a cykly vývoja priemyselnej výroby

Zdroj: Strykiewicz (1999, s. 43), upravené autormi

2.1.3 Štvrtá priemyselná revolúcia, veľká výzva pre globálnu spoločnosť

Dimenzia digitálnej transformácie priemyslu predstavuje základnú charakteristiku štvrtej priemyselnej revolúcie. Táto dimenzia je výrazne založená na internete. Predstavuje akúsi aplikáciu „internetu vecí“ (IoT – Internet of Things) do výroby a vytvorenie „priemyselného internetu vecí“ (IIoT – Industrial Internet of Things). Obdobne ako pri internete vecí hovoríme o inteligentnom mobile (smart phone, mobil), inteligentnej/zosieťovanej domácnosti (smart home), inteligentných mestách (smart cities), inteligentnom zdravotníctve (smart healthcare), aj priemyselný internet je základom konceptu tzv. inteligentnej továrne (smart factory, obr. 2.3) a inteligentného priemyslu (smart industry). Internet nespája len ľudí v sociálnych sieťach, ale aj výrobné zariadenia, materiály, produkty a fyzickú realitu priemyslu s virtuálnou. Internet vecí sa spolu s modernými radiacimi systémami uplatňuje aj v jadre inteligentného priemyslu. Inteligentné fabriky sú schopné dosahovať vysokú produktivitu (vyššiu o 30-40 % oproti súčasnej), znížiť výrobné náklady (10-30 %), logistické/dopravné náklady (10-30 %), znížiť náklady na manažment (10-20 %), skrátiť čas uvedenia nového produktu na trh (o 50 %) a dosiahnuť výrobu individualizovaného a špecializovaného tovaru za cenu na úrovni masovej produkcie. Inteligentné továrne budú mať flexibilné a príjemné pracovné prostredie a významným faktorom sa stane aj skutočnosť, že výroba bude viac ekologická, výroba bude efektívnejšie využívať prírodné zdroje a energiu. Dnes sa mnohé z uvedených technológií už v priemysle využívajú. Výzvy pre priemysel zostávajú predovšetkým v integrácii výrobných a informačno-komunikačných technológií (Rojko, 2017; Patro, 2018; Ustundag, Cevikcan, 2018; Bilík, Kudláč, 2019; CVTI, 2019).



Obrázok 2.3 Vybrané technológie Priemyslu 4.0
 Zdroj: I-SCOOP EU (2016-2020), upravené autormi

Ako uvádza zakladateľ a výkonný riaditeľ Svetového ekonomického fóra (WEF) v Davose, Klaus Schwab, autor bestselleru „The Fourth Industrial Revolution (2017)“, internet zmenil svet od 90. rokov pravdepodobne viac, ako ktorýkoľvek iný faktor. V roku 2007 Steve Jobs predstavil I-phone, do 10 rokov mali v rukách smart-telefóny stovky miliónov ľudí. Nové technológie budú pochopiteľne významne ovplyvňovať aj sociálnu oblasť. Sociálne dosahy Priemyslu 4.0. a otázky zamestnanosti ľudí, ktorí budú nahradení robotickými výrobnými systémami tvoria samostatnú oblasť bádania. Robotizácia vytvorí v priemysle vo svete podľa odhadov až 150 miliónov nových pracovných miest do roku 2022. V rovnakom období však príde k zrušeniu 75 miliónov manuálnych pracovných miest. V roku 2025 má na jedného zamestnanca pripadať jeden robot. Predpokladá sa komplexný dosah „Priemyslu 4.0“ na všetky oblasti spoločenského života „rozvrátením“ existujúcich sociálno-ekonomických štruktúr. Zmenia sa všeobecne formy poskytovania služieb, vrátane nových foriem vzdelávania a profesií, očakáva sa, že až polovica z dnešných profesií o 15 rokov zanikne a zrodia sa úplne nové, ktoré zatiaľ úplne presne nepoznáme a nevieme ich ešte definovať. Impozantnosť zmien, ktoré prinesie „Priemysel 4.0“ prinesie na jednej strane pokrok, na druhej strane však aj dezorientáciu, dezilúziu aj sociálne riziká (pozri kap. 6). Kybernetické útoky, masívne krádeže technológií a dát, finančné podvody, protesty veľkej skupiny ľudí, ktorí budú novými technológiami

marginalizovaní, príchod „technologickej singularity“, t.j. momentu, kedy umelá inteligencia predbehne ľudskú a človek nebude vedieť umelú inteligenciu plne kontrolovať a predpovedať jej správanie a iné očakávané sprievodné javy „Priemyslu 4.0“ predstavujú pre globálnu spoločnosť veľké výzvy (WFE 2015-19, CVTI 2019).

V súvislosti so štvrtou priemyselnou revolúciou treba podotknúť, že na rozdiel od predchádzajúcich troch, sa táto vyvíjala ako plánovaný koncept, dokonca stimulovaný štátom. Pôvod má v Nemecku (Schwab 2017; Rojko 2017), bola to práve nemecká vláda, ktorá na základe analýzy dôsledkov nových technológií na ekonomiku, začiatkom druhej dekády 21. storočia iniciovala a podporila program, v nemčine označený ako Industrie 4.0 (až v anglickom preklade sa neskôr rozšíril termín Industry 4.0). Jedným z hlavných dôvodov tejto iniciatívy bolo znovu podnieť rozvoj priemyslu v Európe vychádzajúc z jej priemyselných tradícií a aj jej inovačného potenciálu. V inštitúciách Európskej únie sa začalo hovoriť o reindustrializácii Európy (strategický materiál Európskej komisie o priemyselnej politike EUC 2012, konferencia REInEU 2016 v Bratislave). Práve „Priemysel 4.0“ by mal byť tým progresívnym impulzom opätovného zvyšovania významu priemyslu v európskej ekonomike. Cieľom rozvíjania tohto konceptu bolo aj zastaviť začiatok zaostávania Európy v priemyselnej výrobe v porovnaní s rýchlo sa rozvíjajúcimi ekonomikami, hlavne ázijskými, ktoré okrem tradičnej lacnej pracovnej sily, začali masívne využívať aj automatizáciu a robotizáciu vo výrobe. Vzhľadom na vývoj priemyslu a demografický vývoj v Európe sa ako jediná cesta zvýšenia konkurencieschopnosti európskeho priemyslu ukazuje jeho zásadná zmena aplikáciou nových inteligentných technológií „priemyselného internetu“ (CVTI 2019).

Možno teda zhrnúť, že prvá priemyselná revolúcia prebiehala koncom 18. storočia, kedy sa zavádzali mechanické výrobné zariadenia poháňané vodou alebo parou. Jej nositeľmi boli banskí a strojní inžinieri. Začiatkom 20. storočia sa zavádzala masová výroba na základe delby práce a stroje boli poháňané elektrickou energiou. Išlo o druhú priemyselnú revolúciu. Bola to éra vynálezcov, konštruktérov a manažérov výroby. V poradí tretia priemyselná revolúcia sa datuje od začiatku 70. rokov 20. storočia. Znamenala zavádzanie elektroniky a informačných technológií pre budúcu automatizáciu výroby. Vyniesla do popredia IT-pracovníkov, špecialistov na informačné technológie. Štvrtá priemyselná revolúcia „Priemysel 4.0“ je spojená s internetom a bude ovládaná expertmi, schopnými prepojiť informačné technológie, umelú inteligenciu a mechanickú a inžiniersku stránku priemyselnej výroby. Pôjde o technicky vzdelaných špecialistov s úplne novými kvalifikačnými nárokmi.

Sledujúc rozvoj priemyslu na celosvetovej úrovni od jeho počiatkov po súčasnosť, stručne predstavený vyššie, nás oprávňuje vyčleniť isté relatívne samostatné vývojové etapy, v rámci ktorých priemyselná výroba nadobúdala zásadne odlišné prejavy. Etapizácia vývoja priemyslu je odvodená predovšetkým podľa ekonomického a priemyselného rozvoja najvyspelejších krajín sveta, ktoré sú hybnou silou vo svetovom ekonomickom procese a vývoj ktorých následne skôr či neskôr ovplyvnil vývoj priemyslu aj v iných častiach sveta. Názory autorov na identifikáciu etáp vývoja priemyslu sveta a tým globálneho ekonomického vývoja sa líšia (Pavlínek, 1997). Napríklad, ako je uvedené vyššie, Strykiewicz rozlišuje päť „dlhých vln“ vývoja priemyslu na základe Kondratievovho konceptu. Autori tejto štúdie sa prikláňajú k vyčleneniu doteraz prebehnutých troch základných historických etáp vývoja priemyslu, ktorých hraničné prahy tvoria spomínané priemyselné revolúcie (obr. 2.2). S poznámkou, že na začiatku štvrtej etapy, etapy „Priemysel 4.0“, etapy „Inteligentného priemyslu“ (smart industry) sa ľudstvo práve nachádza.

2.1.4 Klasifikácia priemyslu

Tak ako sa vyvíjala v priebehu uplynulých 200-250 rokov priemyselná výroba a jej modernizácia na jednej strane a rástol spoločenský dopyt po jej produktoch na strane druhej, rozširoval sa aj sortiment výrobkov priemyslu, objavovali nové druhy výrobných odborov. Výrobné odvetvia, pododvetvia, odbory priemyselnej výroby sa postupne diverzifikovali. Vytvárala sa pomerne zložitá komplikovaná vnútorná štruktúra výrobných činností. Obdobne ako je to aj pri ďalších ekonomických aktivitách. Objavila sa preto potreba prehľadnejšieho triedenia priemyselných, ale všeobecne aj ďalších hospodárskych, tiež sociálnych aktivít.

Dlho platilo základné rozdelenie hospodárstva do troch sektorov, primárneho, sekundárneho a terciérneho. Primárny a sekundárny sektor zahrňovali výrobné odvetvia hospodárstva poľnohospodárstvo a priemysel, terciérny sektor nevýrobné odvetvia, služby. S narastaním významu vedy, výskumu, vývoja a informačných aktivít, asi od 80. rokov 20. storočia, sa začal od terciérneho sektoru oddeľovať tzv. kvartérny sektor (niekedy označovaný ako znalostný). O zaraďovaní jednotlivých aktivít do terciérneho a kvartérneho sektora neexistuje jednotnosť názorov autorov. Nejednotnosť sa objavuje aj pri začleňovaní niektorých výrobných činností, ktoré sú na rozhraní primárneho a sekundárneho sektora. V zásade je však dnes rozlišovaný:

- *Primárny sektor*, predstavuje hospodárske odvetvia, ktoré produkujú základné suroviny a materiály. Patrí sem poľnohospodárstvo, poľovníctvo, lesníctvo a ťažba dreva, rybolov a chov rýb. Keďže sa tento sektor často definuje ako súhrn výrobných odvetví, ktorých výrobný proces je bezprostredne spätý s využívaním zdrojov prírody, zaraďuje sa sem aj ťažobný priemysel. Niektoré pramene zahŕňajú do primárneho sektora aj energetiku, väčšinou je však uvádzaná ako súčasť sekundárneho sektora. Celkovo ide o odvetvia s nižšou produktivitou práce, s pomalším tempom vedecko-technického rozvoja, relatívne vysokou investičnou náročnosťou a nízkou ziskovosťou. Podľa v súčasnosti platnej klasifikácie SK NACE do primárneho sektora patria ekonomické odvetvia sekcií A a B.
- *Sekundárny sektor*, naopak zahŕňa odvetvia, ktoré sú charakteristické rýchlym rastom produktivity práce, spojeným s dynamickým zavádzaním vedecko-technických inovácií do výroby. V nadväznosti na to, je pre tento sektor typické relatívne rýchle „zastarávanie“ produktov a rýchla obmena sortimentu výroby, ako aj prehĺbujúca sa špecializácia produkcie. Sektor sa vyznačuje vysokou investičnou náročnosťou. Zahŕňa odvetvia priemyselnej výroby (sekcia C podľa SK NACE), rozvod elektriny, plynu (sekcia D) a dodávku a čistenie vody a spracovanie odpadov (sekcia E). Zároveň sa k nemu radí aj stavebníctvo (sekcia F). Sekundárny sektor sa definuje všeobecne ako skupina odvetví, ktorých výrobných proces nadväzuje na primárny sektor.
- *Terciérny sektor*, predstavuje nevýrobné aktivity produkujúce služby nehmotnej povahy. Ide o poskytovanie služieb druhej strane plateným spôsobom. Poskytované sú určité technické alebo intelektuálne kapacity alebo úkony bez transformácie materiálu, ktoré sú priamo určené na konzumpciu (Bosc, 2006). Zaraďuje sa sem doprava, obchod, skladovanie, materiálne služby, cestovný ruch, ubytovanie a pohostinstvo, školstvo, zdravotníctvo a sociálna starostlivosť, tiež finančníctvo, kultúra a umenie, šport, verejná správa, obrana, združenia v zahraničí a pod. Patrí sem väčšina sekcií SK NACE od G až po U.
- *Kvartérny sektor*, sem zahrňujeme vedu, výskum a vývoj, vysoké školstvo, informačné služby, spracovanie dát, komunikačné činnosti a médiá (prenos informácií a dát, vrátane telekomunikačných služieb, služieb rozhlasového a televízneho vysielania), multimediálna produkcia (film, video a hudobné nahrávky), vydateľské služby (vydávanie kníh, periodík, novín), reklamné činnosti a pod. Podľa SK NACE ide

o sekcie J, M a niektoré skupiny sekcií R a S. Aktivity tohto sektora výrazne ovplyvňujú kvalitu a rozvojové tendencie ostatných troch sektorov hospodárstva, vrátane priemyslu. Nadväzujúc na dynamický rozvoj hospodárstva a meniacu sa pozíciu niektorých odvetví, navrhujú niektorí experti dnes už oddeliť „kvintérny sektor“, ktorý by zahrňoval len informačné činnosti. Týmto chcú zdôrazniť obrovský význam práce s informáciami v rozvoji jednotlivých odvetví hospodárstva, resp. aktivít človeka všeobecne.

Pre potreby evidencie a hodnotenia rôznych ekonomických, ale aj sociálnych javov, procesov a činností (ďalej v texte je zameranie len na ekonomické činnosti) sa medzinárodné spoločenstvo snaží desiatky rokov definovať a vytvárať ich prehľadnú hierarchickú štatistickú klasifikáciu. Ide o nepretržitý proces metodického zdokonaľovania a aktualizácie systému evidencie, ktorý sa začal zriadením Štatistickej komisie OSN v roku 1947 (UNSC 2019). Zaujímavé je, že impulz potreby jednotnej globálnej štatistickej klasifikácie aktivít sa objavil koncom 80. rokov 20. storočia, kedy sa krajiny v strednej a východnej Európe začali transformovať z centrálne plánovaných hospodárstiev na trhovo orientované demokracie a kedy bolo nevyhnutné zabezpečiť, aby ich národné štatistické systémy boli jednotné a ekvivalentné s medzinárodnou štatistikou OSN a schopné vytvárať vhodné a spoľahlivé údaje. Pre tento účel vypracovala a prijala Konferencia európskych štatistikov v roku 1991 základné zásady oficiálnej štatistiky. Následne tieto zásady prijala aj UNSC na svojom osobitnom zasadnutí 11.-15. apríla 1994. Tieto boli potvrdené novou preambulou v roku 2013 a definitívne schválené rezolúciou A/RES/68/261 Valného zhromaždenia OSN 29. januára 2014. Ekonomická klasifikácia OSN sa opiera o kritérium *postavenia výrobného procesu k východiskovým surovinám*. Podľa tejto klasifikácie sa priemysel v zásade delí na:

- priemysel ťažobný,
- priemysel spracovateľský a
- výroba elektriny, plynu a vody.

Medzinárodné klasifikácie používa takmer každá krajina na svete ako základ pre svoje vlastné národné klasifikácie. Národná klasifikácia priemyslu Slovenska, resp. Československa používala za socializmu a až do konca roka 1992 tzv. Jednotnú klasifikáciu odvetví národného hospodárstva – JKONH (Tabuľka 2.2). Vychádzala z kritéria použitia finálneho produktu. Podľa nej bol priemysel rozdelený na ťažký (odvetvia označené 21-29) a ľahký (30-39). Spolu tvorili 18 odvetví, z ktorých sa vyčleňovali na ďalšej hierarchickej úrovni pododvetvia na základe charakteru výrobkov. Harmonizácia JKONH so štatistickou klasifikáciou ISIC vydanou UNSD OSN a európskym klasifikačným systémom bola vypracovaná na báze európskej klasifikácie Eurostatu NACE (francúzsky názov Nomenclature des Activités Économiques des Communautés Européennes) pod názvom Odvetvová klasifikácia ekonomických činností – OKEČ (Itapa 2003, Eurostat 2015). Vydaná bola už v októbri 1991 a účinnosť nadobudla od roku 1993. Na jej zavedenie do praxe bolo potrebné jednorozhodné prechodné obdobie v roku 1992, kedy platili obe klasifikácie JKONH a OKEČ paralelne. OKEČ bola revidovaná dvakrát, v roku 1994 a 2002, Opatrením 140/1994 Z.z. a Vyhláškou 552/2002 Z.z. (Itapa 2003). Podľa OKEČ boli všetky ekonomické činnosti členené na 17 hlavných kategórií A až Q, pričom pod priemysel spadali tri kategórie, resp. skupiny odvetví, a to C – ťažba nerastných surovín, D – spracovateľský priemysel (subkategórie DA až DN) a E – výroba a rozvod elektriny, plynu a vody.

Na aktuálnu, v súčasnosti platnú klasifikáciu, ktorá je plne kompatibilná s európskou klasifikáciou NACE, prešla slovenská štatistika od roku 2008 Vyhláškou 306/2007 Z. (ŠÚ SR 2007; SK NACE 2019). Označená je ako Štatistická klasifikácia ekonomických

činností SK NACE Rev. 2. Triedi ekonomické činnosti hierarchicky podľa piatich úrovní (sekcia-divízia-skupina-trieda-podtrieda) do sekcií A až U. Do priemyslu sa v zmysle predchádzajúcich informácií radia štyri sekcie, B – Ťažba a dobývanie, C – Priemyselná výroba, D – Dodávka elektriny, plynu, pary a studeného vzduchu a E – Dodávka vody; čistenie a odvod odpadových vôd; odpady a služby odstraňovania odpadov. V priloženej tabuľke 2.2 ukazujeme vývoj klasifikácie priemyslu na Slovensku po roku 1989.

Na význam a úlohy priemyslu vo vývoji svetového hospodárstva reagovali, prirodzene, svojim zameraním bádania aj vedná disciplína ekonomická geografia a Medzinárodná geografická únia (IGU – International Geographical Union). Nosné témy výskumu v geografii určovali v rámci IGU jednotlivé komisie, resp. pracovné skupiny. Niektoré geografické disciplíny mali vytvorené svoje komisie a pracovné skupiny už od roku 1956 (napr. geomorfológia, geografia obyvateľstva, medicínska geografia a ďalšie). Pracovná skupina IGU „Geografia priemyslu“ (Industrial Geography), ktorej hlavnou témou bola analýza priemyslu bola založená až na svetovom geografickom kongrese v kanadskom Montreale v roku 1972. Formálne bola takto prvýkrát uznaná geografia priemyslu ako vedecká disciplína. Táto skupina bola aktívna v období 1972-1976, v rokoch 1976-1980 a 1980-1984 na ňu nadviazala pracovná komisia „Priemyselné systémy“ (Industrial Systems). Nasledujúca komisia „Zmeny v priemysle“ (Industrial change), činná v rokoch 1984-1988 a 1988-1992, bola tematicky zameraná na analýzu priemyslu v období po tretej priemyselnej revolúcii. Ekonomická internacionalizácia a globalizačné tendencie v priemysle, ktoré boli veľmi dynamické najmä od polovice 80. rokov minulého storočia, ovplyvnili aj zameranie výskumov IGU. Vznikla „Komisia priestorovej organizácie priemyslu“ (Commission on the Organisation of Industrial Space), ktorá pracovala v rokoch 1992-1996 a 1996-2000.

Znižovanie významu priemyslu a proces deindustrializácie v hospodárskom systéme vyspelých krajín sa prejavili aj na výskumných aktivitách komisií IGU. Od začiatku 21. storočia nebola zriadená žiadna komisia s konkrétnym zameraním na geografické výskumy priemyslu. Výskum priemyslu sa stal súčasťou širšie ponímaných výskumov týkajúcich sa hospodárskych priestorov. Od roku 2012 doteraz pracuje v rámci IGU komisia „Dynamika ekonomických priestorov“ (Dynamics of Economic Spaces). Táto komisia pripravila na začiatok októbra 2019, pre konferenciu IGU, ktorá sa konala v Budapešti, seminár na tému “Úvahy o ekonomickej geografii v dobe štvrtej priemyselnej revolúcie: výroba, podnikanie, zamestnanosť a priemysel 4.0“. Ekonomická geografia a geografia priemyslu tak prikladajú ruku k výskumom zameraným na dopady technologických zmien, spojených so štvrtou priemyselnou revolúciou, na usporiadanie priemyslu, ekonomického a sociálneho priestoru.

Tabuľka 2.1 Klasifikácia priemyslu		Klasifikácia SK NACE ³ platná od 1.1.2008	
Klasifikácia JKONH ¹ platná do 31.12.1992		Klasifikácia OKEČ ² platná 1.1.1993-31.12.2007	
Kód odvetvia	Odvetvie priemyslu	Kód odvetvia	Odvetvie priemyslu
21	Priemysel palív	CA	Tažba energetických surovín
22	Energetický priemysel	CB	Tažba neenergetických surovín
23	Hutníctvo železa	DA	Výroba potravín, nápojov a spracovania tabaku
24	Hutníctvo neželezných kovov	DB	Textilná a odevná výroba
25	Chemický priemysel	DC	Spracovanie kože a výroba kožených výrobkov
26	Strojársky priemysel	DD	Spracovanie dreva a výroba výrobkov z dreva
27	Elektrotech. a kovospracujúci priemysel	DE	Výroba celulózy, papiera a výrobkov z papiera
28	Priemysel stavebných hmôt	DF	Výroba koksu, ropných produktov, jadrových palív
29	Drevospracujúci priemysel	DG	Výroba chemikálií, chem. výrobkov a chem. vláken
31	Priemysel papiera a celulózy	DH	Výroba výrobkov z gumy a plastov
32	Priemysel skla, keramiky a porcelánu	DI	Výroba ostatných nekovových minerálnych výrobkov
33	Textilný priemysel	DJ	Výroba kovov a výroba kovových výrobkov
34	Konfekčný priemysel	DK	Výroba strojov a zariadení inde nezaraďených
35	Kožiarsky a obuvnícky priemysel	DL	Výroba elektrických a optických zariadení
36	Polygrafický priemysel	DM	Výroba dopravných prostriedkov
37	Priemysel potravín a pochtutín	DN	Výroba inde neklasifikovaná
38	Mraziarsky, zriedlový a tabak. priemysel	E	Výroba a rozvod elektriny, plynu a vody
39	Ostatná priemyselná výroba		
		B	Tažba a dobývanie
		10	Výroba potravín, nápojov a tabakových výrobkov
		11	Výroba nápojov
		12	Výroba tabakových výrobkov
		13	Výroba textilu
		14	Výroba odevov
		15	Výroba kože a kožených výrobkov
		16	Spracovanie dreva a výroba výrob. z dreva okrem nábytku
		17	Výroba papiera a papierových výrobkov
		18	Tlač a reprodukcia záznamových médií
		19	Výroba koksu a rafinovaných ropných produktov
		20	Výroba chemikálií a chemických produktov
		21	Výroba farmaceutických výrobkov a prípravkov
		22	Výroba výrobkov z gumy a plastu
		23	Výroba ostatných nekovových minerálnych výrobkov
		24	Výroba a spracovanie kovov
		25	Výroba kovových konštrukcií okrem strojov a zariadení
		26	Výroba počítačových, elektronických a optických výrobkov
		27	výroba elektrických zariadení
		28	Výroba strojov a zariadení
		29	Výroba motorových vozidiel, navesov a prívesov
		30	Výroba ostatných dopravných prostriedkov
		31	Výroba nábytku
		32	Iná výroba
		33	Oprava a inštalácia strojov a prístrojov
		35	Dodávka elektriny, plynu, pary a studeného vzduchu
		E	Dodávka vody, čistenie vôd, odpady

Zdroje: Popjaková 1997, SÚ SR 2019

Vysvetlivky: názvy niektorých odvetví sú skrátené

¹ / JKONH - Jednotná klasifikácia odvetví národného hospodárstva² / OKEČ - Odvetvová klasifikácia ekonomických činností³ / SK NACE - Statistická klasifikácia ekonomických činností SK NACE Rev. 2

Tabuľka 2.2 Vývoj klasifikácii priemyslu na Slovensku po roku 1989

Zdroj: Itapa (2003), Eurostat (2015), SK NACE (2019)

2.2 Mesto, urbanizácia, faktory a procesy vplyvajúce na vývoj miest

2.2.1 Vznik prvých miest, definovanie pojmu mesto

Jednou z veľkých udalostí v dejinách ľudstva je skutočnosť, že drvivá väčšina malých i veľkých miest sa zrodila z malých sídiel, dedín. Skôr ako človek začal obrábať pôdu a pestovať plodiny pre potravu a chovať doma zvieratá, živil sa zberom a lovom. Pôvodní zberači a lovci boli nomádi, často sa sťahovali za potravou. Začínajúce poľnohospodárstvo si už vyžadovalo trvalejšie sídla. Obrábanie pôdy zrodilo „architektúru“ sídiel hneď na svojom začiatku, niekedy okolo 8 000 až 7 000 rokov pred n.l. Vtedy si ľudia začali stavať obydlia v blízkosti obrábanej pôdy. Postupne sa v priebehu storočí vytvárali väčšie ľudské komunity žijúce na jednom mieste a v rámci týchto komunít sa činnosť ľudí rôznila. V niektorých sídlach majúcich výhodnú polohu sa začala väčšia stavebná činnosť, objavili sa chrámy na uctievanie bohov, sklady na zhromažďovanie poľnohospodárskej produkcie, „paláce“ vláducej elity a bohatších ľudí, dielne, v ktorých remeselníci vyrábali tovar dennej potreby, kúpele a voľné plochy, kde sa ľudia mohli stretávať, baviť a odpočívať, upravené priestory, kde si ľudia mohli vymieňať tovar, prípadne kupovať ho, no a samozrejme veľká stavebná činnosť bola spojená najmä so stavaním si domov pre bývanie. Veľa takýchto veľkých sídiel si budovalo aj obranné hradby. A tak sa z dediny stalo najskôr malé mesto, pričom niektoré z nich vyrástli na veľkomestá.

Najstaršie skutočné mestá začali vznikať niekedy už v 3. tisícročí pred n.l. Jedno z tých celkom najstarších miest je Uruk v Mezopotámii. Toto mesto možno považovať za najstaršie skutočné mesto na svete, bolo už na začiatku 3. tisícročia p.n.l. „kvitnúcim“ mestom s 30-50 tisíc obyvateľmi. Rozkladalo sa na rieke Eufrat na severnom brehu delty, ktorú Eufrat vytvára s ďalšou významnou riekou Tigrisom, asi 300 km južne od súčasného Bagdadu. Mohutné mestské hradby obkolesovali územie s veľkosťou približne 5,5 km². Poloha na veľkej rieke bola v minulosti, vzhľadom na riekou ako zdroj vody a dopravnú cestu, veľmi výhodná. Aj Mohendžo-daro, mesto ležiace na území dnešného Pakistanu, ktoré sa v rokoch 2 500 až 1 800 pred n.l. rozprestieralo na ploche asi 2 km², ležalo na rieke Indus, najdôležitejšej životnej tepne západnej časti Indického polostrova. Prvé osídlenie tohto mesta spadá do obdobia okolo 3 500 rokov pred n.l., keď sa tu usídlili poľnohospodári a pastieri z okolitých pohorí. Ich nasledovníci z doby bronzovej Mohendžo-daro prestavali na „moderné“ mesto, v ktorom mala významnú pozíciu religiózna funkcia (Van Essová, 2007; Conongham, 2007).

Dnes všeobecne konštatujeme, že mesto je forma osobitnej priestorovej organizácie činností človeka. Mesto je tá časť krajiny, kde nastala najvýraznejšia zmena pôvodnej prírodnej krajiny, jeho súčasná podoba je výsledkom dlhého pôsobenia rozličných faktorov a procesov, a preto typickou črtou mesta je jeho výrazná vnútorná diferenciacia (podľa intenzity zástavby, rozmiestnenia funkčných areálov, sociálno-demografických charakteristík obyvateľstva a iných črt). Na území miest sa v priebehu dňa pohybuje najviac obyvateľstva (ľudia z okolia „využívajú“ ponuku mesta – práca, školy, služby, oddych a zábava a iné), počet obyvateľov mesta sa v priebehu pracovného dňa zvyšuje o 25-60 % v porovnaní s trvale bývajúcim obyvateľstvom, v závislosti od veľkosti mesta. Pri hlavnom meste Slovenska Bratislave sa odhaduje, že v priebehu pracovného dňa sa tu nachádza približne 650 až 700 tisíc obyvateľov.

Počas storočí existencie miest vo svete sa vyvíjali, resp. dopĺňali ich funkcie, k bývaniu postupne pribúdali výroba, výmena tovarov, riadenie územia, obrana územia,

prejavu kultu jednotlivých náboženstiev a iné. Zmeny vo funkciách, ktoré mestá plnili sa odrážali v architektúre miest, v usporiadaní ich základných urbanistických zón, t.j. v rozmiestnení jednotlivých „funkčných“ areálov meste. Mesto v súčasnosti predstavuje, vzhľadom na úlohy ktoré plní, polyfunkčný útvar, kde sa vedľa funkcie bývania nachádza celý rad ekonomických, sociálno-kultúrnych a politických funkcií. Definícií mesta, teda čo je to mesto, nájdeme vo svetovej literatúre pomerne veľa a sú to celkom výstižné definície. Avšak všeobecne akceptovanú definíciu, resp. definíciu vhodnú pre rôzne regióny sveta nemáme. Uvedený stav je pochopiteľný vzhľadom na historický aspekt vývoja miest a rozdielnosť kultúr jednotlivých regiónov sveta. Jednoznačné definovanie mesta je z hľadiska vedeckého komplikovaná úloha, v podobnom duchu sa vyjadrujú nielen geografi, ale aj sociológovia, architekti, urbanisti, ekonómovia, demografi a špecialisti ďalších vedných disciplín. Verešik (1974) vo svojej práci už pred 45 ako prvé dve vety k svojej kapitole o mestách Slovenska uviedol: „Podat' presnú definíciu mesta sa usilovalo veľa autorov z rozličných odborov, ale nepodarilo sa im to. Mesto sa dá ťažko definovať.“ Ešte raz podotýkam, že toto uviedol veľmi renomovaný vedec pred 45 rokmi, keď tá otázka „čo je to mesto?“, resp. „je to mesto alebo dedina?“ bola oveľa jednoduchšia ako dnes.

Pri úvahách o definícii mesta sa javí dôležité odpovedať na otázku, ktoré sídlo za mesto uznať a čo už mesto nie je. Pri hľadaní odpovede na túto otázku sa obyčajne používajú dve kritériá, štatistické, t.j. veľkostné (mesto by malo mať určitý počet obyvateľov) a funkčné (v meste by mali byť viaceré ekonomické aktivity, nielen poľnohospodárska). Je logické, že definície miest sa v jednotlivých štátoch sveta opierajú práve o tieto dve kritériá, ale pri konkrétnej definícii mesta sa líšia. Kaczmarek (2011) hovorí, že tradične by sme mohli mesto definovať ako „jednotku osídlenia s charakteristickým priestorovým usporiadaním svojich aktivít, kde obyvatelia pracujú predovšetkým v nepoľnohospodárskych odvetviach, pričom typickou črtou mesta je veľká koncentrácia obyvateľstva na nevelkom území“.

Donedávna, viac menej do 80. rokov 20. storočia, sme na Slovensku mohli poukázať na základné atribúty mesta, teda na charakteristiky, ktorými sa mesto na Slovensku odlišuje od vidieckej obce. Poukazyvalo sa najmä na nasledovných šesť atribútov:

- veľkosť mesta, t.j. vysoký počet obyvateľov,
- vysoká hustota zaľudnenia, t.j. veľký počet obyvateľov na 1 km² plochy mesta,
- vysoký podiel aktivít, pracovných príležitostí, v sekundárnom, terciárnom, prípadne v kvartérnom sektore (v priemysle, službách, finančníctve a iných),
- veľký regionálny dosah aktivít, resp. funkcií mesta, vrátane administratívnej funkcie, túto charakteristiku mesta treba považovať za veľmi dôležitý kvalitatívny atribút mesta,
- osobitný spôsob života obyvateľov, od spôsobu trávenia voľného času až k určeniu hierarchie hodnôt a
- osobitný typ zástavby fyzickej zástavby územia, t.j. architektúry mesta.

Procesy spoločenskej transformácie po novembri 1989 priniesli aj zmeny vo vývoji miest, resp. zmeny vo vývoji sídelnej štruktúry všeobecne, čo sa prejavilo okrem iného aj stieraním hraníc medzi mestom a vidiekom. Stieranie rozdielov medzi mestom a dedinou sa prejavilo predovšetkým v nasledovných fenoménoch:

- postupom času sa stratil výrazný rozdiel v zamestnanosti obyvateľov miest a vidieckych obcí, polarizácia „priemysel a služby zamestnávajú obyvateľov miest a poľnohospodárstvo zamestnáva obyvateľov vidieka“, je už minulosťou,
- rozdiely v spôsobe života obyvateľov v mestách a na vidieku sa takmer úplne zmazali, už nefunguje to „obyvatelia miest sú viac uzavretí a obyvatelia vidieka sú viac

otvorení“ alebo „obyvatelia miest chodia na dovolenky a obyvatelia vidieka 'oddychujú' v záhradkách“,

- rozdiely v architektúre miest a dedín síce zostávajú, v mestách stále dominuje intenzívna viacpodlažná zástavba a na dedinách voľnejšia zástavba rodinných domov, ale suburbanizácia, rezidenčná i komerčná, prinášajú už aj na vidiek „mestskú architektúru“,
- sociálno-demografická štruktúra obyvateľov miest a dedín sa pomaly vyrovnáva, hodnotenie, že ekonomicky silnejšie a vzdelanejšie obyvateľstvo žije v meste a ekonomicky slabšie, a menej vzdelané obyvateľstvo žije na vidieku už nie je až tak jednoznačné, takisto v demografickom správaní obyvateľstva miest a vidieka (prirodený prírastok, rozvodovosť a iné) pozorujeme výrazné zblížovanie a
- fyzické vyhraničenie mesta a vidieka v krajine sa stráca, ostrá hranica „mesto – dedina“ sa zmenila na postupný prechod aglomerácie mesta do vidieckej krajiny.

2.2.2 Vývoj urbanizácie Slovenska v kontexte vývoja priemyslu

Pojem urbanizácia dobre vystihuje definícia Paryseka (1995), ktorý hovorí, že „Urbanizácia je všeobecne chápaná ako proces kultúrno-civilizačný majúci svoj výraz v rozvoji miest, v raste ich počtu, v zväčšovaní priestoru, ktorý zaberajú mestá a hlavne v postupujúcej koncentrácii obyvateľstva na území miest a v ich blízkom okolí. Súčasťou tohto procesu je aj zvyšovanie podielu zamestnaných v nepoľnohospodárskych aktivitách, akceptovanie mestských štandardov života obyvateľmi a iné. Svojou podstatou je to proces zložitý a rôznorodý, prebiehajúci v rôznych krajinách a regiónoch sveta s rôznou dynamikou a majúci individuálny charakter“.

Urbanizácia je určite jedným z najcharakteristickejších javov vývoja globálnej spoločnosti minulého 20. storočia a všetky prognózy, ekonomické aj demografické naznačujú, že tento proces bude mať nezmenenú dynamiku aj v prvej polovici 21. storočia. O podstate urbanizácie by sa dalo diskutovať dlho, diskusia by vždy smerovala k nasledovným záverom:

- Urbanizácia je proces zákonitý (vo vzťahu k spoločenskému vývoju), globálny (v zmysle celosvetový) a regionálne diferencovaný svojou dynamikou v súvislosti so štádiom vývoja spoločnosti v danom štáte.
 - Urbanizácia je vo vzťahu k samotným mestám zložitý proces, ktorého základnými rozmermi sú okrem samotného rastu počtu obyvateľov mesta:
 - ekonomický rozmer (významne sa mení odvetvová štruktúra ekonomiky mesta),
 - funkčno-priestorový rozmer, vrátane architektúry (významne sa mení rozmiestnenie jednotlivých funkčných areálov v meste a vzťahov medzi nimi),
 - sociálno-demografický rozmer (významne sa mení veková štruktúra, štruktúra podľa zamestnania, vzdelanostná štruktúra, etnická štruktúra, religiózna štruktúra a iné štruktúry obyvateľstva) a
 - kultúrny rozmer (významne sa mení správanie obyvateľstva a všeobecne široko chápaná „kultúra“ mesta).
 - Urbanizácia významne transformuje regionálnu štruktúru krajiny, jednoducho povedané, v jednotlivých štádiách vývoja spoločnosti sa diferencovane zvyšuje význam regiónov v závislosti na rozvoji miest, t.j. od rozvoja ich regionálnych centier.
- Podobne výstižne definujú proces urbanizácie vo svojej práci aj ďalší poľskí geografi Jalowiecki a Szczepański (2002): „Urbanizácia sa všeobecne chápe ako viacrozmerný proces vývoja ekonomických, sociálnych, demografických a kultúrnych fenoménov prejavujúcich sa:

- a) koncentraciou obyvateľstva v mestách a priestorovom rozširovaní miest,

- b) rastom počtu miest a podielu mestského obyvateľstva z celkového počtu obyvateľstva Zeme, štátu alebo regiónu,
- c) koncentráciou ekonomiky a administratívy spôsobujúcou rast významu miest v rozvoji regiónov,
- d) vytváraním špecifických „vzorcov“ kultúrneho štýlu mestského života, ako aj
- e) vytváraním špecifických „vzorcov“ architektúry a obrazu krajiny všeobecne“.

Skutočnosť, že vývoj urbanizácie krajiny úzko súvisí s jej industrializáciou môžeme veľmi dobre dokumentovať z vývoja týchto dvoch javov na Slovensku (tab. 2.3). Do druhej svetovej vojny môžeme regionálnu štruktúru Slovenska charakterizovať ako relatívne jednoduchú štruktúru, málo hierarchizovanú, s početnými malými regionálnymi centrami, malými mestami a k nim inklinujúcimi regiónmi. Takýto stav regionálnej štruktúry je typický pre pred-industriálnu etapu spoločenského vývoja. Tento stav korešpondoval s agrárnym charakterom krajiny. Bašovský a Divinský (1991) konštatujú, že vzhľadom na absenciu veľkých a stredne veľkých miest, t.j. absenciu väčších rozdielov medzi sídlami (málo hierarchizovaná sídelná štruktúra), základný vzorec regionálnej štruktúry Slovenska reprezentuje asi 120 až 150 vyrovnaných „vedľa seba položených“ miniregiónov, ktoré sa sformovali okolo malých centier s 2 až 5 tisíc obyvateľmi. Len niekoľko regiónov, ktoré sa vyvinuli okolo malého počtu veľkých miest malo hierarchicky vyššiu úroveň.

Tabuľka 2.3 Vývoj počtu a podielu obyvateľstva Slovenska žijúceho v mestách

	1869	1921	1950	1991	2001
Počet obyvateľov SR v mil.	2,482	2,994	3,442	5,274	5,379
Podiel vidieckych obcí v %	89,9	81,2	75,1	43,3	43,8
Podiel miest v %	10,1	18,8	24,9	56,7	56,2
Počet obyvateľov v mestách v mil.	0,251	0,563	0,857	2,990	3,023
Prírastky v mil.		0,312	0,294	2,133	0,033
Prírastok za 10 rokov		0,060	0,100	0,533	0,033

Zdroj: Korec a kol. (2005)

Treba poznamenať, že Nitra patrila k „väčším mestám“ územia dnešného Slovenska už pri rakúsko-uhorskom vyrovaní v roku 1867, keď sa začal v uhorskej časti monarchie rozvoj moderného priemyslu a aj k „väčším mestám“ Slovenska na začiatku „budovania komunizmu“ v Československu v roku 1948. V roku 1869 pri prvom oficiálnom sčítaní obyvateľstva v Uhorsku nemalo územie dnešného Slovenska mesto nad 50 tisíc obyvateľov. Len dve mestá mali viac ako 20 tisíc obyvateľov, Bratislava 46 540 a Košice 21 742 a len 5 ďalších miest územia dnešného Slovenska malo viac ako 10 tisíc obyvateľov, Banská Štiavnica 14 029, Komárno 13 595, Prešov 10 772, Nitra 10 683 a Detva 10 035. V roku 1950 pri prvom oficiálnom sčítaní obyvateľstva po víťazstve komunizmu v Československu, nebolo ešte na Slovensku mesto nad 100 tisíc obyvateľov, len dve mestá mali viac ako 40 tisíc obyvateľov, Bratislava 73 459 a Košice 40 476 a len 5 ďalších miest malo viac ako 20 tisíc obyvateľov, Trnava 26 078, Žilina 26 034, Martin 24 383, Prešov 22 843 a Nitra 22 203. Slovensko sa v roku 1950 hodnotí ešte ako vidiecka krajina, s rozhodujúcim významom poľnohospodárstva v hospodárskej štruktúre. Až 41,9 % ekonomicky aktívnych pracovalo v primárnom sektore, najmä v poľnohospodárstve, 27,1 % v sekundárnom sektore, najmä v priemysle a stavebníctve a 31,0 % v terciárnom sektore, hlavne v službách.

Ako dôsledok štrukturálnych zmien v ekonomike, predovšetkým v dôsledku intenzívnej industrializácie, začalo po roku 1948 na jednej strane vyrovnávanie

regionálnych rozdielov na úrovni štátu (aj vplyvom implementácie nového územno-správneho členenia) a na druhej strane prudký rast počtu obyvateľov miest a ich výrazná veľkostná diferenciacia. V období 40 rokov, od roku 1948 do roku 1989, sa vytvorila na Slovensku nová urbánna a aj regionálna štruktúra. V rámci malých, relatívne vyrovnaných miest začal spomínaný výrazný diferenciačný proces. V mestách, do ktorých bol implantovaný priemysel, sa začal prudko zvyšovať počet obyvateľov a celkovo sa významne zvyšoval počet obyvateľov žijúcich v mestách Slovenska a prirodzene aj podiel obyvateľov žijúcich v mestách na Slovensku. Takýto vývoj miest je typický pre industriálnu etapu spoločenského vývoja.

Vzťah urbanizácie a industrializácie Slovenska dobre analyzoval vo svojej práci Mládek (1986), ktorý v ďalšej svojej práci (Mládek, 1984) hodnotil aj vzťah rozmiestnenia priemyslu Slovenska ku geomorfologickým jednotkám. Existenciu niekoľkých úrovní regionálnych centier potvrdzujú vo svojich prácach viacerí bádatelia (Bezák, 1981, Lukniš, 1985, Bašovský, 1991 a iní). Podľa práce Bašovský, Divinský (1991) sme mohli na konci 80. rokov 20. storočia identifikovať na Slovensku 5 až 7 hierarchických úrovní urbánnej a regionálnej štruktúry. Pozíciu medzi najväčšími mestami Slovenska nestratila Nitra ani po 40 rokoch socialistického vývoja, v roku 1991 pri prvom oficiálnom sčítaní obyvateľstva po páde komunizmu v roku 1989 mali Bratislava 442 197 obyvateľov a Košice 235 160 obyvateľov, v tretej veľkostnej kategórii miest od 80 000 do 100 000 sa nachádzali 4 mestá v poradí Nitra 89 969, Prešov 87 765, Žilina 85 400 a Banská Bystrica 83 056.

V priloženej tabuľke 2.2 môžeme vidieť, že silná industrializácia Slovenska po roku 1948 podmienila aj silnú urbanizáciu. V relatívnych hodnotách sa zvýšil podiel obyvateľov žijúcich v roku 1950 na Slovensku v mestách z hodnoty 24,9 % na hodnotu 56,7 % v roku 1991, ale absolútny počet obyvateľov žijúcich v mestách sa za to isté obdobie zvýšil z 857 tisíc na 2,990 milióna, t.j. počet obyvateľov žijúcich v mestách sa zvýšil o 2,133 milióna. V priebehu hodnoteného obdobia sa „enormne“ zvýšil aj celkový počet obyvateľov Slovenska, z hodnoty 3,442 milióna na hodnotu 5,274 milióna. Priemerný 10-ročný prírastok počtu obyvateľov žijúcich v mestách v období 1950 až 1991 bol neuveriteľných 533 tisíc. Treba však poznamenať, že počet obyvateľov žijúcich v mestách sa zvyšoval viacerými „cestami“. V zásade môžeme poukázať na štyri „cesty“ rastu počtu obyvateľov žijúcich v mestách, štyri „cesty“ zvyšovania urbanizácie na Slovensku v období socialistického spoločenského vývoja. Podľa významnosti týchto „ciest“ ich môžeme uviesť v nasledovnom poradí:

- a) migrácia obyvateľstva z vidieka do miest, ktorá bola vyvolaná najmä industrializáciou a podporovaná komplexnou bytovou výstavbou; v Nitre boli postupne vybudované veľké sídliská na Párovciach, Chrenová I-IV, Klokočina a Diely,
- b) prirodzený prírastok, ktorý kulminoval na konci 70. rokov 20. storočia, keď sa po prijatí viacerých pronatalitných opatrení vládou Československej socialistickej republiky, významne zvýšila na Slovensku natalita; ešte aj dnes hovoríme o generácii pomenovanej pejoratívne „Husákové deti“, ktoré sa narodili v spomínaných 70. rokoch 20. storočia,
- c) pričleňovanie okolitých vidieckych obcí k mestám, k Bratislave bolo pričlenených od 1.1.1972 až 7 vidieckych obcí, k Banskej Bystrici dokonca 22, k Nitre bolo v uvedenom období pričlenených 11 vidieckych obcí (v prvej vlně pred rokom 1961 4 vidiecke obce, Horné Krškany, Chrenová, Kynek a Mlynárce, v druhej vlně pred rokom 1971 potom ďalších 7 vidieckych obcí, Dolné Krškany, Dražovce, Hrnčiarovce, Ivánka pri Nitre, Janíkovce, Lužianky a Štitáre),
- d) zvyšovanie počtu miest, počet miest sa zvýšil na Slovensku zo 60 v roku 1950 na 123 v roku 1991; v roku 1961 bol prijaté nariadenie, že za mestá sa na Slovensku budú považovať obce so sídlom KNV a ONV, obce s 5 000 a viac obyvateľmi, obec má

gymnázium alebo odbornú školu, 15 % domov má mať v obci tri a viac bytov, časť obce má mať vodovod a kanalizáciu, v obci má byť poliklinika alebo aspoň 5 lekárskeho miest, obec má hotel, v obci by malo byť najviac 15 % ekonomicky aktívneho obyvateľstva zamestnané v poľnohospodárstve, mali by tu byť služby vyššieho typu a niektoré ďalšie kritériá; postupne s rastom počtu obyvateľov jednotlivých obcí, rastom ich vybavenosti, znižovaním podielu osôb zamestnaných v poľnohospodárstve, nástupom priemyslu a rozvojom služieb sa počet obcí, ktoré boli prekvalifikované na mestá významne zvyšoval.

Po roku 1989 pozorujeme stagnáciu stupňa urbanizácie Slovenska. V 10 rokoch medzi dvomi sčítaniami obyvateľstva 1991 až 2001 bola však stagnácia očakávaná a logická. Stupeň urbanizácie za toto obdobie dokonca mierne poklesol, z 56,7 % v roku 1991 na 56,2 % v roku 2001 a táto stagnácia stále pretrváva. Aj v „pozadí“ stagnácie urbanizácie Slovenska po roku 1989 možno vidieť najmä štyri dôvody: odčleňovanie vidieckych obcí od miest „v rámci“ demokratizačného procesu v našej spoločnosti (i), zastavenie komplexnej bytovej výstavby a prechod na „štandardný“ ekonomický trh s bytmi (ii), procesy suburbanizácie, t.j. sťahovanie obyvateľstva z miest do priľahlých vidieckych obcí (iii) a do určitej miery aj „nové“ demografické správanie obyvateľstva, hlavne obyvateľov veľkých miest, pre ktoré je typické odkladanie veku sobáša, život v neformálnych vzťahoch – kohabitácie, jednodetné rodiny a iné. Upozorniť však treba na skutočnosť, že toto hodnotenie sa dotýka najmä štatistického hodnotenia vývoja urbanizácie po roku 1989, ktoré zohľadňuje „iba“ samotné počty obyvateľov žijúcich v mestách a na vidieku.

Systém sídiel, vrátane priestorového rozloženia miest rôznej veľkosti, v istom dostatočne veľkom území, napr. v štáte akým je Slovensko, nie je usporiadaný ani zďaleka náhodne. Rozloženie miest podľa veľkosti sleduje v štáte zákonitú, špecifickú hierarchiu, ktorá sa odráža vo vzťahu k populačnej veľkosti jednotlivých miest, ich početnosti a aj vo vzájomnom fyzickom, vzdialenostnom odstupe geografického umiestnenia jednotlivých miest. Poznáme tieto zákonitosti, najčastejšie sa na túto tému citujú dve práce Zipfovo pravidlo poradia veľkosti miest a Christallerova teória priestorového rozmiestnenia centrálnych miest. Vzhľadom na známu existenciu Zipfovho pravidla pre veľkosť miest v štáte a jeho teoretické, najmä ekonomické súvislosti, sa veľa autorov snaží poskytnúť uspokojivé vysvetlenie tohto javu. Zipfovo pravidlo poradia miest podľa veľkosti hovorí jednoduchú vec, ak počtu obyvateľov najväčšieho mesta štátu priradíme hodnotu 1, druhé mesto v poradí bude mať počet obyvateľov $1/2$ z prvého, tretie $1/3$ z prvého, štvrté $1/4$ z prvého atď. Prirodzene v konkrétnom štáte môžu byť počty obyvateľov jednotlivých miest mierne modifikované rôznymi faktormi, na Slovensku je to napr. najmä jeho hornatý reliéf, ktorý neumožnil rozvoj mesta na strednom Slovensku, ktoré by dosiahlo $1/3$ počtu obyvateľov Bratislavy, t.j. približne 150 tisíc, keďže druhé mesto v poradí Košice tú $1/2$ z Bratislavy približne majú (Ondoš, 2018).

Spoločným znakom väčšiny teoretických modelov, aj Zipfovho a Christallerovho, je, že si všímajú paralelu medzi demografickou a ekonomickou dimenziou mesta. V mestách sa koncentruje veľká časť obyvateľstva štátu a ešte väčšia časť jeho hospodárskej činnosti. Počet obyvateľov miest sa dlho vyvíjal v dôsledku dynamického vzájomného pozitívneho vzťahu medzi hospodárskou činnosťou a demografickým rastom. Toto platilo veľmi jasne v období industriálnej etapy spoločenského rozvoja. Rozvoj hospodárstva, teda hlavne rozvoj priemyslu v meste, bol zreteľne nasledovaný rastom počtu obyvateľov mesta. V súčasnej post-industriálnej etape spoločenského rozvoja tento priamy vzťah už tak zreteľne neplatí. Rozvoj hospodárstva mesta, rast jeho ekonomiky už nie je nasledovaný rastom počtu obyvateľov mesta. Dôvodov, prečo je to tak, je viac, viaceré

majú „pozadie“ v charaktere súčasnej ekonomiky, v technológiách jednotlivých odvetví ekonomiky, v nových možnostiach riadenia, organizácie a komunikácie procesu výroby, ďalšie dôvody zase vychádzajú z vývoja samotnej urbanizácie, keď štatisticky počet obyvateľov mesta podstatne znižuje napr. suburbanizácia, ľudia bývajú vo vidieckych obciach v okolí mesta, ale pracujú, študujú, nakupujú a zabávajú sa v meste.

2.2.3 Mesto v post-industriálnej etape vývoja spoločnosti, výzvy a problémy

Mestá sa v súčasnosti jednoznačne považujú za jeden z kľúčových spoločenských výtvorov v historickom civilizačnom procese. Ako sme uviedli skôr, mestá vytvárali všetky známe historické spoločenstvá, o čom svedčia aj pozostatky dávno stratených civilizácií a starovekých ríš. Ich mestá boli prekvapujúco podobné tým, v ktorých dnes sami žijeme. Do miest sa dnes naďalej presúvajú ľudia všade tam, kde spoločnosť ekonomicky prosperuje. Nedialo sa to v minulosti a nedeje sa tak ani dnes podľa žiadneho plánu ani zákona. Moderné chápanie mesta sa dnes zakladá okolo predstavy kolektívnej, interaktívnej, emergentnej a vyvíjajúcej sa štruktúry, ktorá existuje, okrem samotného bývania, najmä za účelom tvorby hodnôt a zdieľania znalostí (Ondoš, 2018). Vývoj miest, resp. urbánneho prostredia všeobecne, dnes dospel do štádia, keď sa musíme zaoberať nielen mestom samotným, ale priestorovo a funkčne hierarchicky vyššími útvarmi, akými sú aglomerácia, konurbácia, megalopolis a iné.

Súčasnú premenu miest ovplyvňuje niekoľko všeobecných trendov spoločenských zmien, ktorých korene vychádzajú z globalizácie. O globalizácii a jej vplyve na spoločenský vývoj, vrátane jej vplyvu na automobilový priemysel, diskutujeme podrobnejšie v kapitole 6.3. Tu považujeme za vhodné uviesť päť základných trendov, ktorými globalizácia ovplyvňuje vývoj miest:

- internacionalizácia z hľadiska kapitálu a pracovnej sily; tento trend je zvlášť výrazný najmä v súvislosti s vývojom priemyslu v slovenských mestách, ale pochopiteľne pozorujeme ho aj v iných oblastiach ekonomiky mesta (finančníctvo, stavebníctvo, maloobchod, služby i iné),
- deregulácia vplyvu verejného sektora,
- ekonomická reštrukturalizácia charakterizovaná deindustrializáciou a rozvojom služieb; tento trend má na Slovensku osobitné prejavy, v niektorých mestách síce pozorujeme výrazný pokles zamestnaných v priemysle, v niektorých, naopak, priemysel stále zohráva významnú úlohu (dnes už musíme medzi takéto mestá zaradiť aj Nitru),
- ekonomická a sociálna polarizácia; ekonomická a sociálna polarizácia je všeobecným trendom, ktorý sa začal na Slovensku výrazne presadzovať krátko po roku 1989, v mestách je však tento trend obzvlášť výrazný s dopadmi na celý rad fenoménov mesta (bývanie, služby o iné) a
- postmoderný spôsob mestského života; tento sa prejavuje najmä homogenizáciou spotreby rovnakého tovaru a služieb, elektronizáciou a digitalizáciou všetkých sfér života človeka, prelínaním lokálnych a globálnych prvkov kultúry v zábave, stravovaní i inde, zvyšovaním názorovej plurality a príklonom k individualizmu, nárastom využívania osobného automobilu a inými črtami.

Veľké mestá majú v súčasnom období ekonomického rozvoja celý rad výhod. Základné teórie regionálneho rozvoja poukazujú na faktor sídelnej hierarchie, t.j. na dobrú pozíciu mesta vo veľkostnej hierarchii miest v štáte, ako na kľúčový faktor podmieňujúci rozvoj mesta a aj jeho regiónu. Pozitívne efekty faktora sídelnej hierarchie, t.j. výhod, ktoré majú veľké mestá štátu a ich regióny pri rozvoji svojej ekonomiky,

popisujú vo svojich prácach viacerí autori (Hampl, 2001; Parysek, 2007; Buček a kol., 2010; Korec, 2013; Ženka a kol., 2014 a iní), nasledovne: veľké mestá disponujú významným ekonomickým a sociálnym potenciálom (i), ich ekonomická báza je diverzifikovaná so silným podielom nielen priemyslu, ale aj terciérneho a kvartérneho sektora (ii), tieto mestá sú súčasne územno-správnymi centrami a v dnešnom globalizujúcom sa svete sú pre jednotlivé regióny štátu sprostredkovateľmi „ideí“ prichádzajúcich zvonku (iii), ich veľkou prednosťou je možnosť „face-to-face“ kontaktov v obchode a v podnikaní všeobecne (iv), veľké mestá majú lepšiu sociálnu, dopravnú, technickú a informačnú infraštruktúru a spravidla disponujú významným univerzitným a vedecko-výskumným potenciálom (v), vo veľkých mestách je priaznivejšia aj demografická, najmä vzdelanostná štruktúra obyvateľstva (vi) a v neposlednom rade treba poukázať aj na samotnú „mohutnosť“, početnosť populácie veľkých miest, ktorá pozitívne ovplyvňuje rozvoj viacerých aktivít terciérneho sektora (vii). Z predloženého výpočtu výhod je zrejmé, že veľké mestá a ich regióny majú veľa predností vo vzťahu k úspešnosti nielen transformačného procesu po roku 1989, ale aj v kontexte súčasného rozvoja.

Skutočnosť, že veľké mestá a ich regióny majú v súčasnosti lepšie predpoklady pre široko chápaný hospodársky rozvoj môžeme pozorovať aj v mierke Slovenska. Západné Slovensko, kde sa v historickom kontexte, najmä po rakúsko-uhorskom vyrovaní v roku 1867 a následnom rozvoji výstavby železníc a priemyslu v Uhorsku vyvinulo niekoľko veľkých miest nad 50 tisíc obyvateľov (Bratislava, Trnava, Žilina, Nitra, Trenčín, Martin, neďaleká Banská Bystrica a donedávna ešte aj dnes už len 48 tisícová Prievidza), podstatne úspešnejšie zvládlo prechod z centrálne plánovanej ekonomiky na trhové ekonomiku a je v porovnaní s východným Slovenskom úspešnejšie aj v súčasnosti. Nakoniec, všetky štyri veľké automobilky, ktoré prišli na Slovensko po roku 1989 sú na západe Slovenska, v Bratislave, Trnave, Žiline a Nitre.

Konecka-Szydłowska a kol. (2019) však upozorňujú, že mestá sú motormi regionálneho rozvoja a nositeľmi inovácií a znalostnej ekonomiky, ale v súčasnom období krízy kapitalizmu, ktorá negatívne vplýva predovšetkým na svetovú ekonomiku (pozri kap. 6.5), musia byť pripravené čeliť dôsledkom všeobecných spoločenských „megatrendov“, medzi ktoré zaraďujú predovšetkým štyri megatrendy, transformácia spoločnosti z industriálnej do post-industriálnej etapy (i), globalizácia (ii), post-modernizácia (iii) a hospodárska integrácia (iv). Prvým dvom uvedeným megatrendom sa podrobne venujeme v kap. 6.2 a 6.3. K post-modernizácii len poznamenávame, že má spoločensko-ekonomický rozmer a spoločensko-politický rozmer. V rámci prvého treba upozorniť na nárast mobilnosti ľudského a finančného kapitálu, nástup dominancie informačno-komunikačných technológií, zvyšujúcu sa špecializáciu v podnikaní, rast konkurencie a neistoty v podnikaní a iné, v rámci druhého rozmeru stoja za pozornosť zdôrazňovanie individuálnosti v priestore a v čase na úkor všeobecne platných zákonitostí, konceptov a teórií, zdôrazňovanie poznania, že „všetko je možné“ (angl. everything goes), nárast významu noriem a regulácií a iné. Pri megatrende hospodárska integrácia uvedení autori upozorňujú, že hospodárska integrácia sa odohráva na globálnej svetovej úrovni a aj na úrovni určitých politicko-ekonomických regiónov akými je napríklad aj región strednej a východnej Európy. Tu je pre mestá dôležité poznanie, že pre hospodársky rozvoj už je nevyhnutná integrácia na medzistátnej úrovni (lepší prístup nielen k priamym zahraničným investíciám, ale aj k európskym fondom, lepšie riešenie štrukturálnych problémov na trhu práce, lepšie možnosti rozvoja poznatkov znalostnej ekonomiky a iné).

Ťažko už niečo zmeníme na fakte, že Nitra sa stala jedným z dôležitých centier automobilového priemyslu v krajinách strednej a východnej Európy. Na tému vplyvu centier automobilového priemyslu na región bolo napísaných veľa prác, v „našej“ česko-

slovenskej proveniencii sú známe najmä práce Pavlínka (2012, 2018a, 2018b, 2019), Ženku a Pavlínka (2013), Ženku a kol. (2014), Blažeka (2012, 2016) a iné. Maďarský autor Egri (2014) na túto tému napr. podotýka: „Výskumy jasne demonštrujú, že všetky nové automobilové centrá v strednej a východnej Európe majú významný vplyv na regionálny rozvoj, pričom je jednoznačne dokázaný vplyv automobilového priemyslu. Na základe urobených šetrení sa dá jednoznačne konštatovať, že automobilový priemysel v strednej a východnej Európe je bázou nielen zvyšovania ekonomického rastu miest, ale má významný vplyv aj zvyšovanie dynamiky ich regiónov a aj susedných regiónov. Automobilový priemysel pozitívne vplýva na rast priemyselnej produkcie, významne ovplyvňuje migráciu pracovných síl a pozorovateľné sú jeho efekty na sídelnú štruktúru regiónu“. Možno očakávať, že v nasledujúcom období sa na západnom Slovensku zvýrazia vzťahy a väzby automobilového priemyslu nielen k jeho centrá, ale aj ostatným mestám regiónu a všeobecne k vývoju sídelného systému.

2.3 Hodnotenie vybranej literatúry

Všeobecne sa akceptuje, že s vývojom priemyslu je spätý dynamický rozvoj svetového spoločenstva, ktorý je zreteľný od začiatku 19. storočia, ako aj celkový rast životnej úrovne obyvateľstva sveta. Rozvoj priemyslu bol jedným z kľúčových faktorov prvej demografickej revolúcie v európskych priemyselných krajinách a v USA, keď v dôsledku rastu bohatstva a následného rastu príjmov rodín, zlepšenia zdravotníckej starostlivosti, zlepšenia sociálnej starostlivosti a rozvoja poľnohospodárstva, začala prudko klesať úmrtnosť. Priemyselná revolúcia vyvolala zásadný zvrät, kvalitatívny skok v existencii ľudskej spoločnosti. Aj v 21. storočí stále platí, že krajiny, v ktorých sa priemysel vytváral už v priebehu 19. storočia patria k najvyspelejším, najbohatším a najvplyvnejším štátom sveta. Industrializácia aj v krajinách strednej a východnej Európy v období po druhej svetovej vojne, a neskôr v krajinách juhovýchodnej Ázie (Čína, India, Južná Kórea, Malajzia i iné) a niektorých latinskoamerických štátoch (Brazília, Argentína, Mexiko, Chile a iné) priniesla všeobecný spoločenský rozvoj a bola nevyhnutným predpokladom získania hospodárskej suverenity, modernizácie štátu a rastu životnej úrovne jeho obyvateľov. Priemysel patrí k veľmi dôležitým zdrojom národného príjmu a tvorbe jeho HDP, špeciálne v transformujúcich sa krajinách strednej a východnej Európy (Grabowiecki 1991). Priemyselná výroba zohráva významnú úlohu nielen na globálnej úrovni a úrovni národných ekonomík, ale aj na regionálnej úrovni, čoho veľmi dobrým príkladom je regionálny rozvoj Slovenska po roku 1989 (Korec a kol. 2005). Priemysel je základom hospodárskeho potenciálu regiónu a v mnohých regiónoch aj kľúčovým odvetvím ich konkurencieschopnosti. Priemysel v regiónoch vytvára multiplikačné efekty, so zreteľným dopadom na finančný sektor, stavebníctvo, dopravu, školstvo, sociálnu sféru a iné. Tieto sú dané, okrem iného, aj rastom celkovej zamestnanosti v regióne vyplývajúcej z rastu zamestnanosti v priemysle a vyplývajúcej tiež z rastu dopytu po službách rôzneho druhu v regióne. (Míštera, 1978; Grabowiecki, 1991; Boschma, 1997; Martin, Sunley, 2006; Isaksen, Tripple, 2016 a ďalší).

Český geograf Krajíček (1982) už skôr nadčasovo vyzdvihol niekoľko aspektov vplyvu priemyslu na spoločnosť, ktoré sú stále aktuálne:

- Priemysel vystupuje ako jediný producent tovarov a realizátor technického pokroku v odvetví materiálnej výroby a služieb.
- Vznik a rozvoj priemyslu sa urýchlil proces prehlbovania odvetvovej i územnej del'by práce na medzinárodnej aj národnej úrovni, čo bolo spojené aj s prehlbovaním nerovnomernosti v rozmiestnení svetového hospodárstva (procesy globalizácie od 90. rokov 20. storočia tento efekt ešte zväzňujú; pozn. autorov).

- Rozvoj priemyslu je úzko spojený s procesom urbanizácie, s vývojom miest a aj s vývojom regionálnej štruktúry krajiny. Krajiny s rozvinutým priemyslom sa obyčajne vyznačujú vysokým stupňom urbanizácie.
- Priemysel ako hospodárska aktivita, výraznou mierou ovplyvňuje prírodné prostredie a podieľa sa na tvorbe kultúrnej krajiny, čím ovplyvňuje úroveň kvality života značnej časti svetovej populácie.

Vedy, ktoré sa zaoberajú priemyslom môžeme rozdeliť v zásade do dvoch základných skupín. Prvú vytvárajú vedy zaoberajúce sa priemyslom predovšetkým z hľadiska jeho vnútorných podmieností, neberúc do úvahy vonkajšie vzťahy priemyslu a prostredia. Sem patria v prvom rade rôzne ekonomické a technické, resp. technologické vedy. Druhú skupinu tvoria vedy, ktoré si všimajú vzťahy priemyslu k prostrediu, ktoré ho obklopuje, študujú priestorové súvislosti rozmiestnenia priemyslu, napr. podmienenosť lokalizácie priemyslu prírodnými a spoločenskými faktormi, vzťah charakteru priemyselnej výroby, t.j. odvetvovej a veľkostnej štruktúry ku krajine, vzťah priemyslu k životnému prostrediu a iné. Medzi vedami tejto druhej skupiny má dôležité miesto geografia, presnejšie jedna z odvetvových disciplín humánnej, resp. ekonomickej geografie, geografia priemyslu.

Ako samostatná vedecká disciplína sa geografia priemyslu začala formovať na začiatku 20. storočia a za uplynulých 120 rokov prešla zložitým vývojom. Geografia priemyslu patrí teda medzi mladšie odvetvové disciplíny geografie, pretože jej rozvoj bol podmienený rozvojom samotného priemyslu (Kortus, 1986). Geografia priemyslu sa rozvíjala v tom období predovšetkým v priemyselne najvyspelejších krajinách západnej Európy a Severnej Ameriky. Rozvíjali sa predovšetkým teórie lokalizácie priemyslu, t.j. hľadania optimálnych miest pre výstavbu priemyselného závodu a usporiadania ekonomických činností v priestore všeobecne. Medzi najznámejšie a najcitovanejšie práce z tohto „pionierskeho obdobia“ geografie priemyslu patria práce Launhardta (1882), Marshalla (1890), Webera (1909; in Weber 1929), Christallera (1933), Löscha (1940), Hoovera (1948), Perrouxa (1950), Isarda (1956) i iné. Na Slovensku sa veľa geografických prác zameraných na problémy priemyslu objavilo najmä po druhej svetovej vojne, kedy sa u nás prudko rozvíjala priemyselná výroba. Téma vzťahu priemyslu k rozvoju hospodárstva štátu, ako aj ďalšie problémy rozvoja priemyslu boli v slovenskej geografickej literatúre teda veľmi frekventované v druhej polovici 20. storočia, v období masívnej industrializácie nášho štátu. Veľmi dobre zhrnul výsledky geografických štúdií z tohto obdobia vo svojej práci Székely (1997).

Podnetnú prácu v kontexte hlavných cieľov predkladanej monografie publikovali Mišúnová, Mišún (2009). Autori napísali túto prácu ako reakciu na najdôležitejšie trendy, vplyvy a dopady globálnej hospodárskej krízy, ktorej začiatky sa objavili už v rokoch 2007-2008, na slovenský priemysel v národnej i regionálnej mierke. V úvode svojej práce explicitne upozorňujú, že dôsledky globálnej krízy sa výrazne premietli do problémov najväčších automobilových koncernov sveta, z ktorých niektoré sú bezprostrednou súčasťou slovenskej ekonomiky a dôležitými aktérmi rozvoja vybraných miest a regiónov Slovenska. Dnes už do tejto skupiny miest patrí popri Bratislave (automobilový koncern Volkswagen tu pôsobí už od roku 1991), Trnave (PSA Peugeot Citroën, 2005) a Žiline (KIA, 2006) aj Nitra (Jaguar Land Rover, 2018). Ako uvádzajú spomínaní autori, výrazným prejavom tejto krízy bola aj stagnácia vo výrobe automobilov. Na Slovensku sa napr. zreteľne prejavil na stagnácii výroby vo Volkswagene v Bratislave znížený dopyt po modeli „Volkswagen Tuareg“ v troch dôležitých krajinách, v USA, Číne a Rusku. V uvedenej práci je analyzovaný celý rad otázok, ktoré sú u nás stále aktuálne nielen v kontexte nepretržite sa zvyšujúceho vplyvu automobilového priemyslu na ekonomiku Slovenska, ale aj v súvislosti s novými technológiami v tomto odvetví, teda hlavne s možným výrazným presadením sa automobilov na elektrický pohon, a tiež aj

v súvislosti s upozorneniami na blížiacu sa ďalšiu globálnu hospodársku krízu, ktorej príchod viacerí ekonómovia predpovedajú už na rok 2020. Už samotná štruktúra práce Mišúnová, Mišún (2009) je veľmi sľubná, sedem kapitol (procesy globalizácie a svetová kríza (i), globálna kríza automobilového priemyslu (ii), priemysel Slovenska v procese globalizácie (iii), globálna kríza a priemyselná produkcia Slovenska (iv), odvetvová štruktúra priemyslu Slovenska (v), vplyv globalizácie na regionálny rozvoj Slovenska (vi) a priemyselné parky a ich lokalizácia v SR (vii)) komplexne hodnotí stav, problémy a možnosti priemyslu Slovenska s dôrazom na procesy spojené s globalizáciou svetovej ekonomiky.

Špeciálne automobilovému priemyslu v krajinách integrovanej periferie, vrátane Slovenska, venuje dlhodobu pozornosť Pavlínek (Pavlínek, 2002, 2004, 2012, 2018a, 2019; Pavlínek a Ženka, 2001, 2016; Pavlínek a Žižalová, 2016 a iné) Ukazuje, okrem iného, že Slovensko je integrované do automobilových GPN (Global Production Network; globálna produkčná sieť) hlavne prostredníctvom súborov prevažne neprepojených zahraničných dcérskych spoločností, ktoré pôsobia ako montážne platformy vertikálne integrované do externe organizovaných GPN a sú slabo zakotvené v slovenskej ekonomike. Väzby medzi automobilkami a domácimi subdodávateľskými firmami sú slabé. Povaha tejto priestorovej fixácie odráža súčasnú priestorovú organizáciu a pôsobenie automobilového priemyslu, ktorý je založený na sledovaní ponuky a globálnom získavaní zdrojov (Pavlínek, 2018). Citovaný autor ďalej upozorňuje, že spolu so slabým rozvojom technológií a prevádzok s vyššou pridanou hodnotou v zahraničných spoločnostiach automobilového priemyslu v krajinách integrovanej periferie, vrátane Slovenska, nedostatkom sú aj slabé väzby zahraničných investorov a domácich ekonomík v kontexte prenosu znalostnej ekonomiky a nových poznatkov do domácich ekonomík. Spolu s kapitálovou závislosťou, technologickou závislosťou, závislosťou na know-how a závislosťou na strategickom rozhodovaní, je zrejmá všeobecná závislosť vývoja automobilového priemyslu v integrovaných perifériách na materských firmách v rámci ich GPN. Viackrát budeme v práci spomínať upozornenie, že vysoký stupeň závislosti od zahraničného kapitálu, technológií a know-how, spolu s nízkymi domácimi kapacitami a obmedzenou pridanou hodnotou, ktorý vytvára automobilový priemysel na Slovensku a v integrovaných perifériách všeobecne, predstavuje automobilový priemysel určité riziko pre budúci úspešný ekonomický rozvoj v týchto štátoch (Pavlínek a Ženka, 2016; Pavlínek, 2018b).

3 Mesto Nitra

3.1 Polohové a fyzicko-geografické predpoklady rozvoja mesta

Ako uvádza vo svojej, pre hodnotenie regionálnej štruktúry Slovenska fundamentálnej práci Lukniš (1985), poloha regiónu alebo mesta a ich prírodné podmienky predstavujú primárny potenciál územia, ktorý sa rozhodujúcou mierou podieľa na rozvoji ich sekundárneho potenciálu (sídelnej štruktúry, hospodárstva, kultúry i iných fenoménov). Z tohto dôvodu považujeme za vhodné, pri hodnotení vývoja priemyslu Nitry v uplynulých 150 rokoch, podať základnú charakteristiku polohy a prírodných podmienok mesta a jeho širšieho zázemia.

3.1.1 Poloha

Hodnotenie polohy mesta patrí medzi základné charakteristiky študovaného územia, regiónu alebo mesta. Polohe priznávajú dôležitú úlohu pri vzniku sídla/mesta a jeho rozvoji v nasledujúcich vývojových etapách všetci autori, ktorí sa zaoberajú mestami. Prác, ktoré sa venujú osobitne problematike geografickej polohy mesta nie je veľa. Na druhej strane, takmer každá práca venovaná geografii mesta explicitne hodnotí jeho polohu a poukazuje na jej význam pri jeho vzniku a rozvoji, vrátane rozvoja ekonomiky a funkčnej priestorovej štruktúry mesta (Lukniš, 1977; Radváni, 1983; Drdoš a kol., 1983; Bašovský, 1991; Baran ed., 2002; Matoušková, Novotná eds., 2007; Buček, Korec eds., 2013 a inf).

Geografická poloha mesta je fenomén dynamický, čo znamená, že jej „kvalitatívne črty“ v kontexte jej pôsobenia na mesto sa v čase menia. Súvisí to pochopiteľne s celkovým spoločenským vývojom, ktorému sa podrobnejšie budeme venovať v 6. kapitole. Význam polohy mesta sa mení v období radikálnych politicko-spoločenských zmien prebiehajúcich v štáte alebo v širšom priestore štátu. Pre hodnotenie polohy Nitry sa posledná takáto politicko-spoločenská zmena udiala po roku 1989, keď okrem zmeny politického systému z totalitného na demokratický a ekonomického systému z centrálne plánovanej ekonomiky na trhovú ekonomiku, začali výrazne pôsobiť aj ďalšie fenomény, najmä posun našej spoločnosti z industriálnej do post-industriálnej etapy a procesy globalizácie. Už tu predznamenávame, že pre priemysel Nitry mali zmeny po roku 1989 najskôr negatívny, možno považovať deštruktívny vplyv, ale neskôr sme zaznamenali v Nitre, práve aj vďaka jej výhodnej geografickej polohe, významný pozitívny vplyv týchto zmien na vývoj priemyslu.

Geografická poloha mesta, jednoducho povedané, vyjadruje vlastne vzťah daného mesta k jednotlivým geografickým javom priestoru, v ktorom mesto leží. Pri hodnotení geografickej polohy mesta sa z hľadiska javov, ku ktorým mesto priradujeme, zvyknú rozoznávať tri čiastkové druhy, tri zložky polohy: matematicko-geografická, fyzicko-geografická a hospodársko-geografická. Práve posledná uvedená zložka polohy sa v čase mení, čo nás oprávňuje povedať, že geografická poloha mesta je dynamická kategória. Podľa týchto troch zložiek budeme aj my stručne analyzovať geografickú polohu mesta Nitry.

Hodnotenie matematicko-geografickej polohy mesta je pomerne jednoduché, pretože matematicko-geografická poloha je nemenná a vyjadruje sa vlastne geografickou šírkou a geografickou dĺžkou. Poloha Nitry je určená súradnicami 48°18'25'' severnej geografickej šírky a 18°05'11'' východnej geografickej dĺžky. Pri takomto určení polohy

treba poznamenať, že uvedené hodnoty sa vzťahujú k centru mesta ku Svätoplukovmu námestiu. Keďže Nitra sa v dnešných hraniciach rozprestiera na ploche 100,5 km² niekedy sa matematicko-geografická poloha udáva aj geografickou šírkou najsevernejšieho a najjužnejšieho bodu katastra a najvýchodnejšieho a najzápadnejšieho bodu katastra mesta. Takto určená poloha mesta je daná týmito nasledovnými okrajovými súradnicami: najsevernejší bod – 48°20'15'' severnej geografickej šírky (nachádza sa v mestskej časti Nitra-Dražovce), najjužnejší bod – 48°17'18'' severnej geografickej šírky (Nitra-Dolné Krškany), najzápadnejší bod – 18°04'00'' východnej geografickej dĺžky (Nitra Mlynárce) a najvýchodnejší bod – 18°06'30'' východnej geografickej dĺžky (Nitra-Veľké Janikovce). Nadmorská výška katastra mesta sa pohybuje od 138 do 587 m n.m., nadmorská výška centra mesta je 167 m n.m.

Zhodnotenie tejto zložky polohy je pomerne stručné. Nitra leží na severnej pologuli, v miernych geografických šírkach, približne v strede medzi obratníkom Raka a severnou polárnou kružnicou. V miernom pásme severnej pologule je sústredená najväčšia koncentrácia obyvateľstva sveta i jeho hospodárskych aktivít. Tieto geografické šírky poskytujú veľmi dobré predpoklady pre rozvoj jednotlivých ľudských činností, pre rozvoj sídiel a rozvoj priemyslu vrátane. Čo však treba pri Nitre obzvlášť zdôrazniť je skutočnosť, že leží v strede Európy, medzi jej severnou a južnou časťou, ako aj medzi jej západnou a východnou časťou. Táto črta polohy mesta sa vo vývoji Nitry často prejavovala ako v geopolitickej, tak aj hospodárskej rovine.

Fyzicko-geografická poloha mesta vyjadruje jeho vzťah k prírodným podmienkam. Slovensko je vnútrozemská krajina, preto je vzdialenosť Nitry od jednotlivých najbližších okrajových morí Atlantického oceánu (Baltického, Jadranského a Čierneho mora) pomerne veľká, všetkými smermi je to viac ako 300 km, pričom územie do 200 km od pobrežia morí považujú viacerí autori za významný koncentračný priestor. V páse 200 km od pobrežia žije dnes približne 50 % obyvateľstva sveta. Fyzicko-geografickú polohu mesta je vhodné hodnotiť v dvoch rovinách, a to v rovine makropohy a mikropohy. Popri vyššie uvedenej črte fyzicko-geografickej makropohy Nitry, dôležitá je aj skutočnosť, že Nitra leží na styku juhozápadného okraja rozsiahleho oblúka pohoria Karpát, ich časti pohoria Tríbeč a severnej časti Malej Panónskej panvy, jej časti Podunajskej nížiny. Takáto kontaktná poloha na styku pohoria a nížiny bola pri vzniku sídiel veľmi významná, čo rozhodne zohralo pozitívnu úlohu aj pri zakladaní sídiel a ich rozvoji na území dnešnej Nitry v jej raných dejinách. Možno si malú poznámku zaslúži makropoloha mesta (najmä v súvislosti so vzdialenosťou od oceánu a kontaktu pohoria a nížiny) aj v súvislosti s priemerným ročným úhrnom zrážok, ktoré tu na kontakte nížiny a pohoria dosahujú hodnotu 500-600 mm.

Z hľadiska fyzicko-geografickej mikropohy je potrebné pri Nitre spomenúť hlavne tri skutočnosti. Po prvé, Nitra leží na styku štyroch geomorfologických jednotiek, pohoria Tríbeč, ktoré zasahuje na územie mesta zo severu, málo členitej Nitrianskej pahorkatiny (výškové rozdiely sú tu do 30 m), ktorá zasahuje zo západu, takisto málo členitej Žitavskej pahorkatiny, ktorá zasahuje z východu a celé centrálné územie mesta vyplňa rovinatá niva rieky Nitry, ktorá je vlastne severným výbežkom Podunajskej nížiny (obrázok 3.1). Nadmorská výška jednotlivých častí mesta leží medzi približne 140 m n.m., čo je nadmorská výška nivy rieky Nitry a 565 m n.m., ktorú dosahuje na území mesta pohorie Tríbeč skupinou vrchov Zobor. Druhou dôležitou črtou fyzicko-geografickej mikropohy mesta je samotná rieka Nitra, ktorá prichádza zo severu, rozsiahlym meandrom obteká hradný kopec a pokračuje smerom na juh k Váhu a Dunaju. Skutočnosť, že územie nivy rieky bolo v minulosti veľmi močaristé, vrátane približne 500 m širokého pásu medzi hradným kopcom a vrchom Zobor, hádam ani netreba pripomínať. Treťou dôležitou črtou fyzicko-geografickej mikropohy Nitry je fakt, že nad nivu rieky sa na území mesta vynára niekoľko ojedinelých vyvýšenín, ktoré sú vlastne južné

výbežky vnoreného pohoria Tríbeč (Hradný kopec, Lupka, Vášok, Kalvária, Čermáňsky kopec). Tieto vyvýšeniny zohrali dôležitú úlohu pri zakladaní prvých sídiel na území Nitry.



Obrázok 3.1 Základné geomorfologické jednotky na území Nitry a jej okolia
Zdroj: Mazúr, Lukniš (1978)

Ak by sme chceli explicitne poukázať na vplyv fyzicko-geografickej mikropoložky na rozvoj moderného priemyslu v Nitre, výrazne vystúpi najmä jej jedna črta, a to rozľahlá rovinatá niva rieky Nitry. Prakticky všetky priemyselné závody mesta boli, resp. sú lokalizované na tejto nive. V prvej fáze, ešte v období Uhorska, prípadne v čase 1. Československej republiky sa závody lokalizovali na nive v blízkosti centra (Arpádov parný mlyn, pivovar, cukrovar, neskôr mlyny a cestovinárne a iné). V druhej fáze, v období socialistického rozvoja v rokoch 1948-1989 sa, aj vzhľadom na prevládajúce severo-západné veterné prúdenie na území mesta a dobrú dopravnú polohu, uplatnila pri budovaní priemyselných závodov niva rieky v južnej časti mesta v katastri mestských častí Horné Krškany a Dolné Krškany (Plastika, drevársky závod Mier, strojársky závod Elitex, chemický závod Bioveta a iné) a aj rovinatá niva západne od centra (Pleta, Československé automobilové opravovne, Azbestocementové závody a iné). Nakoniec v súčasnej etape rozvoja priemyslu, keď vzrástli nároky na plochy priemyslu, „padlo za

obet^{cc} priemyslu rozľahlé rovinaté územie nivy rieky západne od zastavanej časti mesta v katastri mestskej časti Dražovce, ako aj v katastroch samostatných vidieckych obcí Lužianky a Čakajovce (priemyselný park Nitra-Sever a automobilka Jaguar Land Rover). Pochopiteľne v menšom plošnom rozsahu sa využili pre priemysel aj územia nivy v iných častiach mesta, v mestských častiach Dolné Krškany, Chrenová, Mlynárce i inde.

Poznámku k fyzicko-geografickej mikropolohe Nitry si určite zaslúži aj bezprostredné susedstvo mesta z úrodnými pahorkatinami Podunajskej nížiny a prítomnosť vinohradníckej oblasti na južných svahoch Tribča. Z tejto črty mikropolohey ťažil v prvých obdobiach svojej prevádzky najmä rad závodov potravinárskeho priemyslu v meste (mlyny, cukrovar, tabaková tovareň, pivovar a vinárske závody).

Už skôr sme uviedli, že hospodársko-geografická poloha, zahrňujúca geopolitický aspekt, ekonomický aspekt i kultúrny aspekt, je tá zložka polohy, ktorá sa v dôsledku široko chápaných spoločenských zmien v štáte a jeho širšom priestore mení. Ak by sme ako kritérium postupnosti interpretovania jednotlivých aspektov hospodársko-geografickej makropolohey územia Nitry zobrali ich chronologickú postupnosť vplyvu na vznik sídla, jeho historický vývoj a súčasný rozvoj, potom by sme mohli uviesť nasledovné poradie: poloha na mieste kontaktu troch veľkých kultúr, poloha na križovatke ciest prichádzajúcich z juhu z nížinných oblastí a smerujúcich na sever do kotlinových oblastí (Horná Nitra, Pohronie) a poloha v kľúčovej kmeňovej oblasti Slovenska v Podunajskej, v zmysle práce Korčáka (1938), resp. v jadrovom priestore kľúčového Západoslovenského centralizačného regiónu Slovenska v zmysle práce Lukniša (1985).

Územie mesta sa stalo v historickom vývoji, aj vďaka jeho prírodným podmienkam, kontaktným priestorom styku západných kultúr (Germáni) a východných kultúr (Slovania), neskôr nadobudol význam kontakt Slovanov a Maďarov. V širšom priestore mesta, v dôsledku tejto polohy, v historickom vývoji často oscilovala kooperácia a konfrontácia týchto kultúr, o čom podrobnejšie hovoríme v podkapitole 3.3. Možno povedať, že významnejší vplyv tohto aspektu hospodársko-geografickej makropolohey skončil po druhej svetovej vojne obnovením pôvodných štátnych hraníc Československa a nástupom komunizmu v roku 1948. Aj dnes síce ešte pozorujeme „mierne trenice“ medzi Slovákmi a Maďarmi, ale bez nejakého závažného vplyvu na vývoj mesta. Nakoniec, od 1. januára 1997 tvoria Nitriansky kraj okresy etnicky výrazne slovenskejšie, Nitra, Topoľčany a Zlaté Moravce, okresy výrazne maďarskejšie, Komárno a Nové Zámky a zmiešaný okres Levice. Od 1. januára 2001 zasadaajú v parlamente Nitrianskeho samosprávneho kraja spoločne Slováci a Maďari, pričom samotná Nitra je sídlom kraja.

Poloha Nitry na križovatke ciest prichádzajúcich z Podunajskej nížiny z juhu, resp. z juhozápadu a smerujúcich na sever a severovýchod do kotlinových a hornatých oblastí Karpát a ďalej na sever, mala určite pozitívny vplyv na vývoj mesta v celej jeho histórii. V súčasnosti je dôležitá najmä poloha Nitry na cestnej komunikácii, ktorú predstavuje rýchlostná cesta R1, spájajúca Bratislavu a vlastne celý región hlavného mesta so stredným a východným Slovenskom. V historickom vývoji Nitru obišli hlavné železničné magistraly prepájajúce jednotlivé regióny Slovenska, osou železničnej siete Slovenska je dvojkolaťajová elektrifikovaná železničná linka Bratislava – Trenčín – Žilina – Poprad – Košice, ktorej základy boli položené už v 70. rokoch 19. storočia vybudovaním Košicko-bohumínskej železnice (1871) spájajúcej Košice so Žilinou a Považskej železnice (1873) spájajúcej Žilinu s Bratislavou. Nitra leží na jednoduchej jednokolaťajovej železnici Nové Zámky – Prievidza, a nie je ani železničnou križovatkou. Nitra je, spolu s Prešovom, hodnotená ako jedno z mála miest, ktoré prekonalo tento „hendikep“ zlej polohy v železničnej sieti a hospodársky sa rozvinulo, vrátane rozvinutého priemyslu.

Významná poloha Nitry v cestnej sieti Slovenska sa odrazila, okrem iného vybudovaním spomínanej rýchlostnej komunikácie R1 spájajúcej Bratislavu a jej región

od križovatky s diaľnicou D1 pri Trnave s Banskou Bystricou a stredným Slovenskom. V Nitre prichádza ku križovaniu tejto rýchlostnej komunikácie s dôležitou cestou severo-južného smeru spájajúcej mestá Komárno, Nové Zámky, Nitru, Topoľčany a Prievidzu. Z východu prichádza do Nitry ešte ďalšia významná komunikácia z Levíc a Vrábels. Vybudovanie rýchlostnej cesty R1, spolu s neďalekou železničnou stanicou v Lužiankach, bolo dôležitým faktorom pre výber lokality pre výstavbu automobilového závodu Jaguar Land Rover i priemyselného parku Nitra-Sever. Významná poloha v cestnej sieti Slovenska a samotný potenciál mesta Nitry, zohrali dôležitú úlohu napr. aj pri výbere spoločnosti TESCO pre výstavbu prvého hypermarketu tejto firmy na Slovensku. Prvý hypermarket tejto spoločnosti bol vybudovaný v roku 1999 práve v Nitre a po úspešnom otestovaní nákupného potenciálu tohto hypermarketu začalo TESCO mimoriadne dynamicky rozvíjať sieť svojich predajní na Slovensku. V súčasnosti však má poloha mesta na dôležitej križovatke významných cestných komunikácií aj niekoľko negatívnych aspektov, spomedzi ktorých treba spomenúť objemnú tranzitnú dopravu prechádzajúcu prakticky stredom mesta.

Tretí aspekt hospodársko-geografickej polohy Nitry, poloha v kmeňovej oblasti Slovenska, resp. jadrovom priestore Západoslovenského centralizačného regiónu, sa prejavoval takisto prakticky vo všetkých historických etapách rozvoja mesta. Určité potreby tohto aspektu polohy mesta možno pozorovať v období centrálne plánovaného hospodárstva v socialistickej dobe vývoja Československa, naopak zvýšenie významu tohto aspektu polohy nastalo po roku 1989 po nástupe trhovej ekonomiky. Najlepším príkladom významu polohy na západnom Slovensku, v jeho kmeňovej oblasti, je práve rozvoj automobilového priemyslu na Slovensku. V tomto regióne sa nachádzajú tri veľké automobilky, Volkswagen, Peugeot-Citroën a Jaguar Land Rover a niekoľko desiatok subdodávateľov automobilového priemyslu. Pri hodnotení tohto aspektu polohy treba spomenúť aj vhodnú polohu Nitry k hlavnému mestu Slovenska k Bratislave. Pozitívny vplyv blízkosti týchto dvoch miest sa v Nitre prejavuje difúziou inovácií z hlavného mesta, polarizačnými efektami a všeobecne dobrými možnosťami ekonomických a sociálnych kontaktov.

3.1.2 Prírodné podmienky

Z vyššie uvedeného hodnotenia fyzicko-geografickej polohy Nitry je zrejmé, že prírodné pomery územia Nitry a jej okolia sú pestré, čo bolo v minulosti a je aj v súčasnosti pre mesto výhodné. Na jednej strane je tu pohorie Trábeč a na druhej strane je tu Podunajská nížina s jej pahorkatinnou a rovinnou časťou, cez ktorú preteká rieka Nitra. Veľmi zjednodušene by sme mohli povedať, že prírodné podmienky boli a stále sú veľmi vhodné pre rozvoj sídla, hoci v jednotlivých obdobiach boli prospešné rôzne pozitívne prírodné podmienok. Pohorie Trábeč bolo v dávnej minulosti dôležité ako miesto výskytu lovej zveri a dreva, prípadne miesto úkrytu, neskôr sa na jeho svahoch začal pestovať vinič a v poslednom období sa jeho južné svahy stali rozsiahlym areálom vilového bývania. Rovinatá časť Podunajskej nížiny bola v minulosti dôležitá predovšetkým ako miesto pre zakladanie sídiel, pestovanie plodín a chov zvierat, dnes jednoznačne najviac vystupuje do popredia jej vhodnosť pre výstavbu veľkoplošných obytných areálov, rozsiahlych priemyselných areálov a výstavbu rozsiahlej cestnej siete. Podobnými zmenami prešla aj pahorkatinná časť Podunajskej nížiny. Po využívaní jej vhodnosti pre zakladanie sídiel, lov zvierat, pestovanie plodín a využívanie jej znížených častí na vedenie ciest, sa v súčasnosti na území mesta intenzívne využíva pre rozvoj veľkoplošnej bytovej výstavby (Klokočina a Diely).

Pohorie Trábeč zaberá z rozlohy mesta len malú časť na severe, avšak svojou členitou povahou výrazne ovplyvňuje vzhľad krajiny mesta. Trábeč patrí medzi okrajové pohoria

Vnútroňých Západných Karpát, ktoré podobne ako Malé Karpaty a Považský Inovec vybiehajú do Podunajskej nížiny. Pohorie je tektonickými priečnymi poruchami rozčlenené do piatich skupín, na skupiny Zobora, Gýmeša, Veľkého Tríbeča, Razdiela a Sokolca. Na území Nitry sa nachádza len prvá, najjužnejšia z nich, skupina Zobora. Jadro masívu tejto skupiny budujú prvohorné horniny, najmä hlbinné vyvreliny, napr. žula, ktoré však z veľkej časti prekryli horniny druhohorného obalu. Prevládajúcim geologickým prostredím masívu sú druhohorné kremence a vápence, pričom série vápencov sú často skrasovatelé (dobrým príkladom je Svoradova jaskyňa). Masív Zobora má dva hlavné vrcholy, najvyšším bodom skupiny je rozložitý vrch Zobor (587 m) a južnejšie od neho sa nachádza nižší predvrchol Pyramída (553 m), ktorý sa akoby „vypína“ nad mestom. Smerom na západ od vrcholu Zobor sa tiahne dlhý hrebeň, ktorý postupne klesá k Dražovciam. Na najnižšom západnom výbežku je malá plošina, na ktorej bol postavený románsky kostolík sv. Michala. Južným výbežkom tohto hrebeňa je vrch Lupka. Na území národnej prírodnej rezervácie Lupka možno sledovať zmeny skladby vegetácie rastúcej na vápencovom a kremencovom podklade, keďže polovica vrchu Lupka je kremencová a polovica vápencová.

Veľkú časť územia mesta zaberá Podunajská pahorkatina, ktorá sem zasahuje dvomi časťami, Nitrianskou pahorkatinou a Žitavskou pahorkatinou. Podunajská pahorkatina predstavuje mierne zvlnené územie, s hladko modelovaným reliéfom s malými relatívnymi výškovými rozdielmi 10 až 30 m. Tieto, v minulosti typické poľnohospodárske oblasti, boli v posledných rozvojových etapách mesta využité pre rozvoj obytnej funkcie. Podunajská pahorkatina vznikla v mladších treťohorách, pričom spočiatku sa vyvíjala ako panva zaliata morom, do ktorej karpatské rieky prinášali množstvo sedimentov. Po ústupe mora tu zostalo hrubé súvrstvie pieskov a ílov, ktorého hrúbka je miestami väčšia ako 3 000 m. Toto územie sa neskôr pomaly tektonicky zdvíhalo, oveľa pomalšie ako neďaleké Karpaty. Tektonický zdvih spôsobil, že vodné toky, rieky Nitra a Žitava i menšie vodné toky, sa mierne zahlbovali a vytvorili takto typickú krajinu obých pahorkatín, ktorých sklonitosť stráni sa pohybuje od 5 ° do 10 °. V najchladnejších periódach štvrtohôr, ktoré boli zároveň aj najsuchšie, navial vietor na pahorkatiny pokrový spraše. Na vápnik bohaté sedimenty sa stali vhodným substrátom pre vznik veľmi úrodných pôd černoziemného a hnedozemného typu (Plesník, Lukniš, 1977; Lacika, 2003).

Podunajská rovina, ako druhá časť Podunajskej nížiny, zasahuje na územie mesta pozdĺž nivy rieky Nitry. Rovinatý reliéf Podunajskej nížiny je na Nitrianskej nive na území mesta často narušený už spomínanými vystupujúcimi južnými výbežkami centrálného karpatského pásma (Hradný vrch, Kalvária, Vršok, Čermánsky vrch, Borinka), ktoré dosahujú nadmorských výšok niečo nad 200 m. Podľa geologickej stavby sú Nitrianske vršky podobné Tríbeču, budujú ich prevažne druhohorné vápence. Pás Nitrianskej nivy, ktorý pretína územie Nitry od severozápadu na juhovýchod, leží medzi vidieckymi obcami Výčapy Opatovce (tu dosahuje Nitrianska niva nadmorskú výšku 150 m) a Branč (nadmorská výška nivy je tu 131 m). Tvorcom krajiny Nitrianskej nivy je rieka Nitra, ktorá na území mesta silne meandrovala. V minulosti bolo územie nivy s lužným lesom a mokkými lúkami pravidelne zaplavované. Po meliorovaní rieky, poskytla Nitrianska niva vhodné podmienky pre stavebný rozvoj jednotlivých funkčných areálov mesta, priemyselných areálov v tom (Plesník, Lukniš, 1977; Lacika, 2003).

Územie Nitry leží v miernych zemepisných šírkach na rozhraní oblastí s oceánskym podnebí (mierne letá a mierne zimy, viac zrážok) a kontinentálnym podnebí (horúce letá a studené zimy, menej zrážok). Svojou geografickou polohou je Nitra situovaná do oblasti s premenlivým charakterom počasia, pričom nemožno zanedbať ani vplyv miestnych geomorfologických podmienok. Oblasť Zobora patrí po klimatickej stránke k mierne teplej a mierne vlhkej horskej klíme. Priemerné teploty najteplejšieho mesiaca

júla sa pohybujú od 16 °C do 18 °C, najchladnejšieho mesiaca januára od -2 °C do -4 °C. Priemerný ročný úhrn zrážok dosahuje v oblasti Zobora 600 až 750 mm. Ročné trvanie snehovej pokrývky sa pohybuje od 50 do 80 dní. Na úpätí pohoria je klíma teplejšia a suchšia, vrcholové partie Zobora sú chladnejšie a vlhšie. Oblasť pahorkatín a nivy rieky Nitra klimaticky patrí do veľmi teplej až teplej, prevažne suchej nížinnej klímy. Priemerné teploty najteplejšieho mesiaca júla sa pohybujú od 18 °C do 20 °C, najchladnejšieho mesiaca januára od -1 °C do -3 °C. Priemerná ročná teplota ovzdušia je približne 10 °C. Priemerný ročný úhrn zrážok tu dosahuje 550 až 650 mm, pričom smerom k pohoriu zrážok mierne pribúda. Snehová pokrývka tu trvá 30 až 40 dní v roku. Pahorkatinná oblasť a niva rieky Nitra patrí z klimatického hľadiska k najteplejším a najsuchším oblastiam Slovenska. V Nitre sa nepretržité meteorologické pozorovania uskutočňujú od roku 1851.

Hydrologicky patrí región mesta do povodia rieky Nitra, s výskytom niekoľkých menších vodných tokov. Rieka Nitra prichádza na územie mesta zo severozápadu, širokým meandrom obteká Hradný vrch, za ktorým sa stáča smerom na juh. Rieka, ktorá patrí k stredomorskému typu sa na juhu v Dolných Krškanoch delí na dve ramená. Pôvodné rameno, nazývané Stará Nitra, tečie po pravej západnej strane, preteká ním len veľmi málo vody a je husto lemované lužným lesom. Druhé koryto tečúce po ľavej východnej strane je hlavné a preteká ním podstatná časť vody. Toto koryto sa pôvodne nazývalo Cetínka. Medzi obidvomi ramenami sa rozprestiera široká niva, ktorá dosahuje pod katastrom mesta miestami až šírku 6 km. Okrem rieky Nitra (jej priemerný prietok je v Nitre okolo 15 m³/s) nachádza sa na území mesta aj niekoľko menších tokov (Dobrotka, Jelšina, Selec, Janíkovský kanál a Lúčny kanál). Kvartérne štrkopieskové náplavy rieky sú významným zdrojom podzemnej vody. Výdatnosť vrtov na nive rieky dosahuje 2 až 8 l za sekundu. V pahorkatinách sa v neogénnych sedimentoch vyskytujú artézske vody, pričom ich hĺbka je rôzna, spravidla pod 50 m. Výdatnosť vrtov je malá, maximálne 2 až 4 l za sekundu. Podzemné vody v oblasti Zobora sú puklinového charakteru, evidovaných je tu 6 prameňov, z ktorých najväčšiu výdatnosť majú sutinový prameň pri liečebnom ústave (1,2 l/s) a prameň Šindolka (0,9 l/s). Z celkového objemu zrážok sa asi 75 % vyparí a vsiakne a asi 25 % otečie. Táto odtekajúca voda spôsobuje v pahorkatinných oblastiach s väčšou sklonitosťou reliéfu, dnes už prakticky úplne odlesnených, značné škody na splavovaní ornice.

Pôdy pahorkatín a nivy rieky na území Nitra patria do skupiny pôd s vysokou prirodzenou úrodnosťou. V minulosti boli pôdy jedným z faktorov, ktorý pozitívne vplýval na osídľovanie územia mesta a kvalita pôd sa tu prejavovala nadpriemernými úrodami nielen obilnín (pšenica a jačmeň), ale aj technických plodín (cukrová repa, konope, repka olejná a iné). Ako už bolo uvedené, produkcia poľnohospodárskych plodín v okolí Nitra sa stala základom pre výstavbu prvých priemyselných závodov na území mesta (mlyn, pivovar a sladovňa, cukrovar).

Podľa morfoгенетického hľadiska klasifikačného systému pôd je na území, hlavne v dôsledku prítomnosti rôznych povrchových celkov, zastúpených až 5 pôdnymi typmi. Fluvizeme (FM) vytvárajú súvislejšie celky hlavne na aluviálnej nive rieky Nitra. Pôdotvorné substráty sú vápenaté alebo nevápenaté nívne sedimenty s kolísavou hladinou podzemných vôd. Rozdeľujeme ich na fluvizem typickú nasýtenú (FMm), fluvizem glejovú (FMg) a fluvizem typickú karbonátovú (FMc). Fluvizeme typické karbonátové sa vytvorili na karbonátových sedimentoch, ktoré sa na nivu dostali z okolitých sprašových pahorkatín. Toto sú veľmi úrodné pôdy vhodné pre pestovanie zeleniny. Hnedozeme (HM) sú najrozšírenejšie pôdy v najbližšom okolí Nitra. Pôdotvorným substrátom hnedozemí sú spraše a sprašové hliny alebo neogénne sedimenty. Rozdeľujeme ich na hnedozem typickú (HMm), hnedozem pseudoglejovú (HMg), ktorých úrodnosť je nižšia ako u hnedozemí typických, a hnedozem luvizemná (HMI), ktorá sa na území mesta

prakticky nevyskytuje. Tretím pôdnym typom sú černoze (ČM), ktoré sa nachádzajú v juhozápadnej časti mesta na Nitrianskej pahorkatine. Pôdovným substrátom sú spráše a tieto pôdy patria medzi najúrodnejšie pôdy územia Nitry a jej okolia. Rozdeľujeme ich na černoze typickú (ČMm), ktorá má optimálnu pôdnu reakciu (pH je 6,4 – 7,5) a má veľmi vysokú úrodnosť a černoze karbonátovú (ČMc). Na svahoch pohoria Tríbeč sa nachádzajú kambize (KM), ktoré tu vytvárajú v značne členitom teréne v nadmorskej výške nad 250 m súvislé pásy. Pôdovným substrátom sú svahoviny tvorené horninami pohoria (žula, andezit, kremence, mezozoické bridlice). Obsah humusu v týchto pôdach je vysoký, ale jeho kvalita je nízka. Kambizem typická nasýtená (KMn), ktorá je tu zastúpená, má prímes štrku, resp. je až kamenitá, obsah humusu je tu až 2 – 3 %. Na delúviách vápencov sa vytvorili rendziny (RA), ktoré sú plytké až štrkovité, s 3 – 3,5 % humusu nasýteným vápnikom. Ich zastúpenie je na území mesta veľmi malé.

Na viacerých miestach sa zmienime, že priestorovým rozvojom urbánnej štruktúry mesta, najmä výstavbou rozsiahlych areálov komplexnej bytovej zástavby (Chrenová I – IV, Klokočina a Diely), výstavbou rozsiahlych priemyselných areálov (priemyselný park Nitra-Sever, automobilka Jaguar Land Rover a iné), ako aj výstavbou na plochu náročných viacpruhových cestných komunikácií, sa strácajú tie najúrodnejšie pôdy na území mesta (fluvizem typická karbonátová a černoze typická).

Súčasný stav rastlinnej pokrývky a živočíšstva na území Nitry je výsledkom dlhotrvajúceho procesu vývoja prírodných podmienok tejto oblasti. Pochopiteľne najvýraznejší vplyv do vývoja rastlinného krytu a živočíšstva tu zaznamenala činnosť človeka zhruba v ostatných 6 000 až 7 000 rokoch, najmä však v období ostatných 150 rokov. Od krajiny pokrytej lesmi s bohatým výskytom zveri, typu tajgy a veľkej rozlohy močiarov, ktoré sa tu nachádzali v období allerodského oteplenia (10 000 až 9 000 rokov p.n.l), cez ústup ihličnatej zložky lesov, ktorú nahrádzali jelše a zmiešané dubiny, nastupuje ústup lesov a rozšírenie stepí v období vysušania podnebia. No a potom nastáva posledná fáza vývoja, rozširovanie poľnohospodárstva a najmä urbanizácia, sprevádzaná silnou industrializáciou v spomínaných uplynulých 150 rokoch. Výsledkom tohto vývoja je vznik súčasnej kultúrnej krajiny.

V súčasnosti môžeme územie Nitry z hľadiska charakteristiky rastlinstva a živočíšstva rozdeliť na tri kvalitatívne odlišné celky, na oblasť Zobora, oblasť poľnohospodársky využívaných pahorkatín a nivy a oblasť silne urbanizovaného územia mesta. V oblasti Zobora, vzhľadom na jeho polohu pri klimaticky teplej nížine, možno z biotického hľadiska pozorovať rozšírenie teplomilných panónskych druhov rastlinstva. Prirodzenými porastami sú tu na výslunných svahoch teplomilné a suchomilné dubiny. Okrem na Slovensku hojne rozšírených duba letného, duba zimného a hraba obyčajného, sa tu vyskytujú aj vzácnejšie teplomilné druhy dub cerový, dub plstnatý a dub mahalebka. Vo vrcholovej časti a na hlavnom chrbte sú vápennomilné bučiny a sutinové javorovo-lipové lesy. Zalesnené partie Lupky nie sú celkom prirodzeného pôvodu, boli tu umelo vysádzané porasty borovice, smrekovca, jaseňa a lípy. Vplyvom silne urbanizovaného územia sa z oblasti Zobora prakticky vytratila pôvodná fauna vyšších živočíšnych druhov (jelenia zver a diviak), rozšírené sú tu dnes skupiny vtáčích spoločenstiev (dravce, sovy, spevavce a iné). Veľká časť južne orientovaných úpätných svahoch je už odlesnená a využívaná na vilový typ bývania a pestovanie viniča. Takto je najviac pozmenené južné úpätie zoborskej skupiny od Dražoviec až po Štitáre.

Oblasť pahorkatín a nivy rieky Nitry je teplá až veľmi teplá nížinná krajina, čomu zodpovedal aj pôvodný charakter rastlinstva. Na pahorkatinách to boli dubiny a dubohrabové lesy, na nive rástli nížinné jaseno-brestové lužné lesy. Už od začiatkov osídľovania boli tieto lesy odstraňované a krajina sa začala postupne využívať na pestovanie plodín. V súčasnosti celú nezastavanú oblasť pahorkatín a nivy môžeme charakterizovať ako poľnohospodársky využívanú krajinu. Z lesných porastov sa

zachovali len nepatrné zvyšky, ktoré však už majú veľký podiel nepôvodného agáta. Zo živočíšnych druhov sa tu vyskytujú zajace, a tiež skupiny vtáčích spoločenstiev (kury, bahniaky, brodivce, spevavce i iné).

Veľkú časť nivy rieky, pahorkatín a aj Zobora zaberá dnes silne urbanizovaná krajina. Po pozvoľnom rozširovaní urbanizovaného územia v minulosti, začalo od 60. rokov minulého storočia prudko ubúdať dovtedy poľnohospodársky využívané územie, najmä na úkor výstavby veľkých sídlisk (Chrenová I, II, III a IV, Klokočina, Diely) a neskôr, približne od prelomu milénia sa na ubúdanie poľnohospodárskych plôch začali výrazne podieľať najmä priemysel a cestná doprava. Na území mesta sa a však nachádza niekoľko súvislých lesných porastov, z ktorých najrozsiahlejšia je Borinka s rozlohou okolo 15 ha. V urbanizovanom priestore mesta sa nachádza aj niekoľko rozsiahlych parkových plôch, najznámejšie sú starý park pod Hradným vrchom a Brezový háj mládeže. Kvôli úplnosti informácií o rastlinstve v meste treba uviesť, že jeho významnú časť predstavuje aj mestská sídlisková zeleň.

Na území mesta sa nachádzajú dve národné prírodné rezervácie. Národná prírodná rezervácia Zoborská lesostep, ktorá leží na juhozápadných svahoch Zobora, je pozoruhodnou ukážkou skalnej stepi až lesostepi. Vyskytuje sa tu 14 druhov chránených rastlín (hlaváčik jarný, poniklec veľkokvetý, kosatec nízky, kavyl' pôvabný a iné). Z chránenej fauny treba spomenúť ságu stepnú a modlivku zelenú. Zoborská lesostep bola vyhlásená za národnú prírodnú rezerváciu už v roku 1952, v čase svojho vyhlásenia sa nazývala prírodná rezervácia Svorad. Chránené územie má rozlohu 23,1 ha a zahŕňa aj Svoradovu jaskyňu. Druhá národná prírodná rezervácia Lupka leží na svahu rovnomenného pahorka, a vzhľadom na podložie tohto pahorka, je tu možnosť skúmania zmeny v skladbe vegetácie rastúcej na vápencovom a kremencovom podklade.

3.2 Hlavné faktory podmieňujúce vznik a vývoj sídla

Z vyššie uvedeného hodnotenia polohy a prírodných podmienok Nitry možno poukázať na nasledovné hlavné črty týchto dvoch fenoménov mesta s priamymi dôsledkami na jeho vznik a rozvoj v jednotlivých historických obdobiach:

- a) Môžeme konštatovať, že Nitra mala dlhé obdobie, najmä od príchodu Slovanov do Panónskej panvy po vznik Československej republiky v roku 1918, permanentne významnú geostrategickú polohu na mieste kontaktu veľkých európskych etník Germánov, Slovanov a Maďarov, pričom významnosť polohy v kontaktnej polohe Slovanov (Slovákov) a Maďarov môžeme v určitom zmysle pozorovať ešte aj dnes. Nitra sa v roku 1997 stala centrom Nitrianskeho kraja a v roku 2001 centrom Nitrianskeho samosprávneho kraja, ktorého populácia je „dvojnárodnostná“, slovenská a maďarská.
- b) Nitra leží na severnom okraji malej Panónskej panvy a jej časti Podunajskej nížiny. Významnosť tejto črty geografickej polohy sa pozitívne prejavovala prakticky od začiatku osídľovania územia mesta, a kladný vplyv tejto črty polohy mesta je pozorovateľný aj v čase príchodu Slovanov a v období Nitrianskeho kniežactva a Veľkej Moravy. Po vzniku Československa v roku 1918, a takisto po významných spoločenských zmenách v Československu v roku 1989, vrátane vzniku samostatnej Slovenskej republiky, sa už v rámci samostatnosti týchto politických útvarov naplno ukázal pozitívny vplyv polohy Nitry ako súčasť hlavnej kmeňovej oblasti Slovenska (Korčák, 1938), resp. jadrového priestoru Západoslovenského centralizačného regiónu Slovenska (Lukniš, 1985).
- c) Poloha mesta na prechode z husto osídlených nížinných oblastí na juhu do kotlinových oblastí Západných Karpát, bola v minulosti dôležitým predpokladom

podporujúcim rozvoj obchodu v meste na významnej križovatke obchodných ciest. Pozíciu významnej križovatky ciest si Nitra udržala aj po nástupe automobilovej dopravy. Dnes je veľmi dôležitá poloha mesta na cestnej komunikácii spájajúcej región hlavného mesta Slovenska Bratislavy so stredným Slovenskom, vrátane jeho významných rekreačných centier a ďalej aj s východným Slovenskom.

- d) Na vývoj mesta v minulosti, od prvého nitrianskeho kniežat'a Pribinu až do súčasného obdobia, pozorujeme pri rozvoji mesta pozitívny vplyv skutočnosti, že Nitra sa vďaka viacerým udalostiam 9. storočia (postavenie prvého kresťanského kostolika na území Slovenska v roku 828, príchod zvestovateľov viery Cyrila a Metoda v roku 863 a vznik Nitrianskeho biskupstva v roku 880) stala významným centrom kresťanstva. Až do roku 2008 bola Nitra sídlom Nitrianskeho biskupstva, ktoré siahalo od Dunaja na juhu až po Kysuce na severe. Až v roku 2008 sa severná časť biskupstva oddelila a vzniklo samostatné Žilinské biskupstvo. Nitra ako centrum kresťanstva je dôležitou súčasťou tzv. „genius loci“ mesta, fenoménom, ktorý je permanentne spojený so životom mesta (kap. 1).
- e) Nitra sa vďaka svojej polohe, ale aj vďaka jej politickému významu a ekonomickým a kultúrnym aktivitám stala už za raného Uhorska administratívnym sídlom Nitrianskej stolice. Významný rozvojový potenciál plynúci z úlohy územno-správneho centra „svetskej moci“ (stolice, slúžnovského okresu, župy, kraja, samosprávneho kraja, okresu) má Nitra už takmer tisíc rokov.
- f) Dôležitú úlohu pri vzniku prvých sídiel na území Nitry a v ich ďalšom rozvoji mala aj samotná mikropoloha mesta vzhľadom k povrchovým celkom, pohoriu a nížiny. Rovinatá niva rieky Nitry, mierne zvlnené pahorkatiny na východe a západe, rieka Nitra, pohorie Tríbeč zasahujúce zo severu a nakoniec, na území centra mesta vynárajúce sa nad nivu rieky vnorené výbežky Tríbeča (Hradný vrch, Vršok, Čermáňsky kopec, Borinka a Kalvária), boli pre rozvoj mesta veľmi príhodné, vždy iným spôsobom v jednotlivých etapách spoločenského rozvoja. V dnešnej etape rozvoja mesta oceňujeme napr. príhodnosť rovinatej nivy rieky pre lokalizáciu veľkoplošných priemyselných závodov a priemyselných parkov, vhodnosť južných svahov Tríbeča a mierne zvlnených pahorkatín pre výstavbu rodinných domov vilového typu, jemne modelovaného reliéfu pahorkatín so širokými údoliami pre trasovanie štvorpruhových rýchlostných komunikácií i ďalšie klady povrchu mesta.

Určite by sa dalo poukázať ešte aj na niektoré ďalšie faktory dlhodobo pozitívne pôsobiace na rozvoj mesta, napr. tradícia centra vzdelávania a školstva siahajúca od roku 1111 (učiteľ Willermus Gramaticus, prvá písomná zmienka o učiteľovi na území Nitry) až po súčasnosť, keď máme v Nitre niekoľko stredných škôl a dve univerzity, Univerzitu Konštantína filozofa a Poľnohospodársku univerzitu. Tiež by si pozornosť zaslúžila aj tradícia Nitry ako centra poľnohospodárskej výroby, neskôr vedy a výskumu, školstva, výstavníctva a výroby biopreparátov. Nitru takisto ako dôležité miesto pestovania vinnej révy spomína arabský cestovateľ Idrisi už v 12. storočí. K niektorým faktorom podmieňujúcim rozvoj sídla od druhej polovice 19. storočia, teda od nástupu moderného priemyslu v Uhorsku, sa explicitne i implicitne dostaneme pri hodnotení vývoja samotného priemyslu v Nitre.

3.3 Vznik a história sídla

Územie Nitry vďaka svojej geografickej polohe a charakteru prírodných podmienok bolo predurčené, aby sa stalo sídlom početných ľudských skupín, kmeňov a neskôr i centrom osídlenia národov. Úrodné roviny a pahorkatiny, blízkosť lesov a výhodné obranné

možnosti prirodzene lákali ľudí, aby si na tomto území zabezpečovali svoje pre život potrebné snahy, najskôr prevažne len získavanie potravy, miest pre bývanie a vlastnú ochranu, neskôr, už možno „modernejšou terminológiou“ povedané, snahy ekonomické, sociálne, politické a kultúrne. O vývoji a postavení Nitry v jednotlivých historických etapách osídľovania jej územia svedčia bohaté a veľmi inštruktívne archeologické nálezy a od 9. storočia aj písomné pramene, ktoré sú však práve v čase významného veľkomoravského obdobia veľmi kusé (Chropovský, 1977). V predloženej kapitole venujeme viac pozornosti dvom obdobiám, dlhému obdobiu začiatkov osídľovania územia mesta a pomerne krátkemu obdobiu Nitrianskeho kniežatstva a Veľkej Moravy.

3.3.1 Začiatky osídľovania územia mesta

Územie dnešnej Nitry a jeho najbližšie okolie tvorili už v predhistorickej dobe husto osídlené územie Slovenska. O vývoji a postavení sídiel na území dnešnej Nitry v jednotlivých historických etapách svedčia, ako sme už uvádzali, bohaté archeologické nálezy. Doteraz najstaršie zistené osídlenie územia mesta je zo staršej doby kamennej, najmladšieho studeného výkyvu poslednej doby ľadovej, približne 30 000 až 20 000 rokov pred našim letopočtom, keď sa tu usadili nositelia tzv. „gravettskej kultúry“, ktorí boli lovci mamutov a prakoní. Z územia Nitry máme konkrétne doklady o existencii kolektívne žijúcich loveckých rodov táboreniach voľne v prírode i v jaskyniach. Vyvýšené pahorky nad nivou rieky poskytovali dobré možnosti pre obydľia (nálezy obydlí z tohto obdobia sú z jaskyne pod dnešným hradom, južného úbočia Čermánskeho kopca a vrchu Toboľa) a v okolitých lesoch bolo dostatok lovnej zveri. Z územia Nitry máme konkrétne doklady o existencii kolektívne žijúcich loveckých rodov, táboreniach jednak vo voľnej prírode i v jaskyniach, o lovnej zveri, ktorá bola hlavným zdrojom obživy ľudí staršej doby kamennej a zároveň doklady o závislosti najstarších ľudí od prírody (Chropovský, 1977).

Pamiatky zo strednej doby kamennej na území Nitry zatiaľ neboli objavené, zato početné sú nálezy z mladšej doby kamennej, tzv. neolitu, 5. – 4. tisícročie p.n.l. V Nitre-Mlynárčiach, bolo pri stavbe azbestocementových závodov v roku 1952 odkryté najstaršie pohrebisko roľníkov v strednej Európe, ktoré okrem iného poskytlo aj poznatky o názoroch vtedajších ľudí na posmrtný život. Na území dnešnej Nitry bolo neskôr odkryté aj druhé rozsiahle pohrebisko „skrčencov“ (názov odvodený podľa spôsobu pochovávaní) z mladšej doby kamennej približne 6 000 rokov staré, t.j. z obdobia 4 000 rokov p.n.l. V každom hrobe boli nájdené nádoby volútovej keramiky, kamenné a kostenné nástroje a ozdoby z morských mušlí (doklad výmenného obchodu so stredomorím). Toto pohrebisko bolo len druhým objavom pohrebiska skrčencov s volútovou keramikou na území strednej Európy. Archeologické nálezy jasne dokladajú, že územie Nitry bolo jednoznačne dôležitým dejiskom najväčšieho hospodárskospoločenského prerodu, prechodu od lovcov, neproduktívneho hospodárstva, k roľníkom, produktívnemu hospodárstvu. Ľudia začali využívať dary prírody a už v 5. tisícročí p.n.l. osídlili úrodné nížiny a pahorkatiny územia dnešnej Nitry „roľníci“, ktorí začali budovať trvalé obydľia, hospodárske stavby a začali pestovať plodiny pre obživu (pšenicu, jačmeň, proso, strukoviny) a chovať zvieratá (ovce, kozy, ošípané, kravy). Osady, zoskupenie väčšieho, či menšieho počtu skutočných domov, budovali najstarší roľníci na sprasových terasách rieky, na úpätí Zobora, na miernych vyvýšeninách v močaristých priestoroch Pároviec, na úbočiach Boriny, v miestach dnešnej Štúrovej ulice i inde (Chropovský, 1977).

Územie Nitry malo dôležité postavenie v stredoeurópskom priestore aj v ďalších obdobiach. V neskoršom období mladšej doby kamennej, v eneolite, keď sa v živote ľudí stále viac uplatňoval chov dobytka, keď nastal rozvoj kovotepectva a obchodu

a zintenzívnili sa kontakty s balkánskou a čiernomorskou oblasťou, malo územie Nitry v rámci strednej a juhovýchodnej Európy významné postavenie. Ide o obdobie medzi rokmi 2 900 – 1 800 p.n.l., ktoré je na území Nitry vyplnené „lengyelskou“ kultúrou a neskôr tzv. kultúrou s „kanelovanou keramikou“. Početné sídliskové nálezy neskorolengyelskej kultúry sa našli na Braneckého ulici (bývalej Leningradskej), na Čermáni, na Martinskom vrchu, na Šindolke, na ploche terajšieho amfiteátra a hrobové nálezy tejto kultúry sa našli tiež na Braneckého ulici a na Štúrovej ulici. Sídliská z obdobia tzv. kanelovej kultúry poznáme z Mostnej ulice, Štúrovej ulice i zo Štefánikovej ulice (bývalej Leninovej triedy). V období 2 000 – 1 500 rokov p.n.l. prichádzajú na územie Nitry od juhu roľnícke rody so znalosťou spracovania zlata, medi a bronzu, čo bol začiatok staršej doby bronzovej. Nálezisko na Partizánskej ulici, našli sa tu nálezy špecializovanej hrnčiarskej výroby z bronzu, medi i zlata, dokladuje, že územie Nitry malo dôležité výrobné a obchodné postavenie aj v tomto období. Veľký význam územia Nitry v dobe železnej, 1 000 – 500 rokov p.n.l., potvrdzuje takisto niekoľko nálezísk z tohto obdobia (zvyšky sídlisk pod Martinským vrchom a na úbočiach Zobora, pohrebiská Na vršku a v priestore závodu Plastika) (Lajoš, 1965; Chropovský, 1977).

Významným historickým zjavom na území Nitry bola expanzia Keltov, nazývaných tiež Galmi, ktorá zasiahla celú Európu a neobišla ani územie Slovenska, ktoré malo v tom čase dôležitú „sprostredkujúcu funkciu“ medzi západnými a východnými kultúrami. Na územie Nitry prichádzajú Kelti v 4. storočí p.n.l. V náleziskách na Štúrovej ulici, Roosvetovej ulici a pod Martinským vrchom sa našli významné pamiatky hmotnej i duchovnej kultúry Keltov (poľnohospodárske nástroje, zbrane, šperky a sklo). V 1. stor. p.n.l. prichádzajú na územie Nitry Dákovia, ktorí okolo rokov 63 – 60 p.n.l. vyplenili Panóniu a vyhnaní z Ponitria Keltov a oblasť Nitry sa stala významným vojenským a hospodárskym centrom Dákov. Z tohto obdobia pochádzajú početné pamiatky z územia Nitry pripisované Dákom, a to z územia Chrenovej, zo Štefánikovej ulice, zo Štúrovej ulice i iné. Ani Dákovia sa dlho neudržali na území Nitry, pretože ich čoskoro porazili Rimania.

Územie západného Slovenska sa v dobe rímskej pozoruhodným spôsobom podieľalo na vojensko-politických, hospodárskych a kultúrnych stykoch s rímskym impériom a už na začiatku nášho letopočtu prilákalo aj Germánov, aby spolu s Rimanmi bojovali o vojenské a politické pozície, pričom spoločne ťažili z geografických predností (polohových, prírodných a hospodárskych) tohto územia. V 1. storočí nášho letopočtu (n.l.) mali južne od územia Nitry vo Veľkom Kýre (predtým Milanovce) vojenský tábor Rimania. Predpoklad, že aj na území Nitry bola vojenská stanica Rimanov, sa doteraz nepotvrdil (Chropovský, 1977).

Z krátkeho, vyššie uvedeného prehľadu je zrejmé, že nitrianska oblasť a Nitra samotná mali v priebehu celého pravekého obdobia až do príchodu Slovanov na toto územie dôležitú úlohu a celý rad činiteľov v jednotlivých historických obdobiach dával tomuto miestu charakter centrálného územia v širšom stredoeurópskom priestore. Podotýkame, že rozhodujúci podiel na tom mala poloha územia mesta (makropoloha, mezopoloha i mikropoloha) a prírodné podmienky.

3.3.2 Príchod Slovanov na územie dnešnej Nitry a Samova ríša

Počiatky Slovanov v Karpatskej kotline sa kladú podľa najnovších výskumov do konca 4. a na začiatok 5. storočia n.l. Nápor bojových družín Hunov priviedol na konci 4. storočia n.l. do pohybu kmene v južnom Rusku a znamenal začiatok sťahovania národov. Boli to najmä germánski Góti, ktorí pri postupe na západ spôsobili zmenu sídiel ďalších germánskych kmeňov, v priestore západného Slovenska najmä Kvádov. Postupne sa však objavuje aj nové etnikum, ktoré významne zasiahlo do vývoja Európy, Slovania.

Územie dnešnej Nitry sa v tomto „vŕivom“ diani stáva priamym účastníkom týchto udalostí. Pamiatky dokladujúce prvú fázu najstaršieho slovanského osídlenia územia dnešnej Nitry sú skromné. Doterajšie archeologické nálezy však jednoznačne dokazujú, že osídlenie územia Nitry a jeho okolia bolo husté. Na mieste dnešných Pároviec boli pri komplexnej bytovej výstavbe zničené sídliskové objekty postavené na začiatku 5. storočia n.l. prvými slovanskými obyvateľmi Nitry. Druhá, doteraz zistená osada najstaršieho slovanského osídlenia, sa rozprestierala na Martinskom vrchu v blízkosti potoka Tormoš. Slovanské poľnohospodárske kmene už v tomto období položili základy neskoršieho samostatného vývoja. Poľnohospodárske kmene Slovanov, ktoré sa tu trvale usídlili, tak do slovanskej histórie natrvalo vpísali Nitru (Lajoš, 1965; Chropovský, 1977).

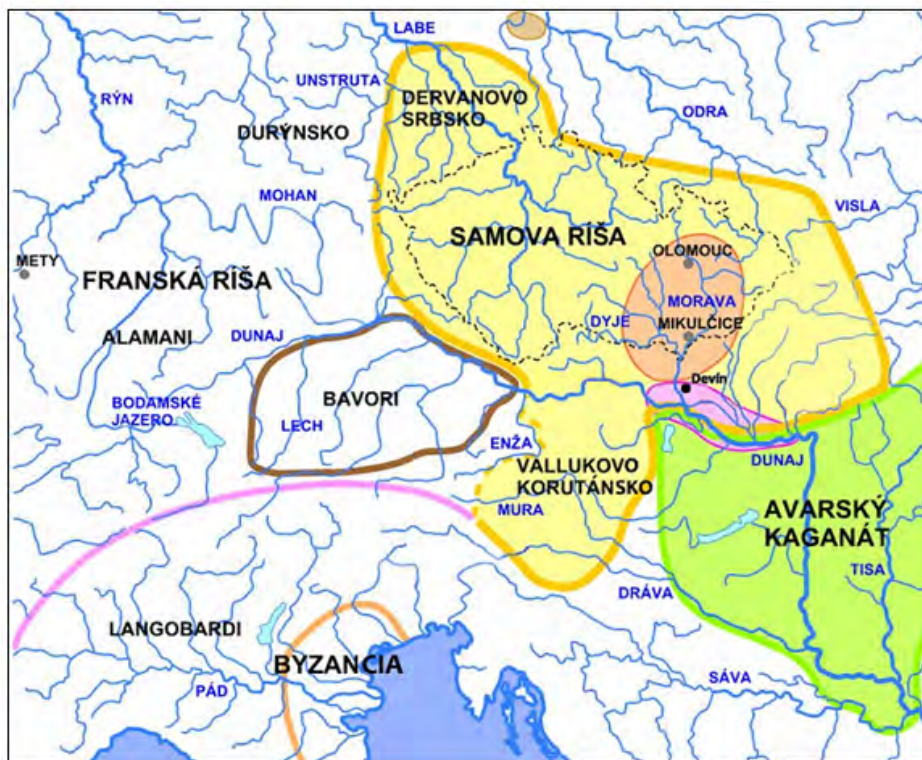


Obrázok 3.2 Stredná a južná Európa okolo roku 650

Zdroj: Fullard, Treharne (1964)

Tento „slovanský“ vývoj na čas prerušili Avari, ktorí prenikli do Európy z Ázie už niekedy v 5. storočí a začali svoju inváziu na západ (obr. 3.2). Avari si síce podmanili slovanské kmene, ale čoskoro sa tu vytvorila „slovansko-avarská symbióza“, pretože Slovania počtom, ale hlavne kultúrou Avarov predstihovali. V 6. a 7. storočí n.l. Avari obsadili územie dolnej Tisy a Panónie, čo bolo dôležité pre ďalší vývoj celej stredoeurópskej oblasti. To, že podmanení všestranne predstihovali podmaniteľov nakoniec viedlo k ukončeniu vlády Avarov v čase, keď sa pred nimi „triasla“ celá Európa i Byzantská ríša, niekedy na konci prvej tretiny 7. storočia n.l. V rokoch 623 – 624 sa slovansko-avarskí miešanci vzopreli proti sústavnému útlaku Avarov a spolu s okolitými Slovanmi začali proti nim viesť otvorený boj. Na ich čelo sa postavil franský kupec Samo a v niekoľkých bitkách nad Avarmi zvíťazil. Slovania si Sama zvolili za svojho kráľa. Tak vznikol kmeňový zväz nazývaný Samova ríša. Jej jadro sa rozprestieralo na juhozápadnom Slovensku, južnej Morave a v Dolnom Rakúsku. Slovania teda významne prispeli k pádu Avarov na území západného Slovenska a priľahlých územiach dnešného Maďarska a Rakúska a vytvorili prvý známy „politický útvar“ v tomto priestore na čele so spomínaným kupcom Samom (Lukačka, 2007).

Pri tomto prvom politicko-geografickom útvere západných Slovanov je dôležité definovať jeho polohu, resp. polohu jeho jadrových priestorov, čo je v kontexte hodnotenia pozície územia Nitry veľmi dôležité. V našej literatúre sa táto téma v podstate uzavrela v štúdiu Kučeru (1985), podľa ktorej možno teritoriálne jadro Samovej ríše stotožniť s obidvomi hlavnými jadrovými oblasťami historického územia, v terminológii práce Korčáka (1938), „*pomoravskou kmeňovou oblasťou*“ zaberajúcou širší priestor medzi Mikulčicami a Olomoucom a „*podunajskou kmeňovou oblasťou*“ s geopolitickým centrom v priestore Devínska brána – Bratislava. Periférie tohto útvaru tvorili najmä rámcové oblasti uvedených kmeňových oblastí, na Slovensku prakticky celá dnešná Podunajská nížina, vrátane historického územia Nitry (Vereš, 2005). Aj podľa novej práce Profantovej (2011) je potrebné jadro Samovej ríše lokalizovať do priestoru strednej Moravy, rozkladajúce sa široko po oboch stranách rieky Morava, pričom juhovýchodný výbežok Samovej ríše zahŕňal územie dnešnej Nitry (obr. 3.3). Ako hovorí Vereš (2005), závažná je v tejto súvislosti problematika politicko-geografického charakteru Samovej ríše a jej vzťahu k nasledujúcim politicko-geografickým útvarom na tomto historickom teritóriu, k Moravskému kniežatstvu, k Nitrianskemu kniežatstvu a k Veľkomoravskej ríši.



Obrázok 3.3 Pravdepodobná rozloha územia Samovej ríše

Zdroj: *Encyklopédia poznania* (2019)

Podľa Vereša (2005) je opodstatnené chápať Samovu ríšu ako samostatný štátny útvar, pri ktorom sú identifikovateľné všetky štyri vyššie uvedené atribúty štátu (teritórium, obyvateľstvo, moc a suverenita), hoci v prípade „centrálnej moci“ len v akomsi zárodočnom štádiu. O politicko-geografickom vývoji, či akomkoľvek inom spoločenskom vývoji na území Samovej ríše po smrti Sama v roku 658, nie sú až do roku 822 písomné

záznamy, takže sa o ňom uvažuje len na úrovni hypotéz. Tento fakt treba mať na zreteli aj v súvislosti s otázkou vzťahu Samovej ríše k Moravskému a Nitrianskemu kniežatstvu, vrátane politicko-geografickej continuity medzi týmito štátnymi útvarmi. K tejto problematike sa vyjadrili viacerí slovenskí bádatelia (Čaplovič, 1998; Steinhübel, 1998; Havlík, 1993; Kučera, 1985 a iní). Vychádzajúc z názorov týchto prác možno konštatovať nielen priamu politicko-geografickú continuity, ale priamo súčasnosť existencie Samovej ríše a oboch „preddunajských“ kniežatstiev, ktoré boli neskôr integrované do štátneho útvaru Veľká Morava.

Podľa práce Steinhübel (1998) Moravské a Nitrianske kniežatstvo tvorili základné stavebné jednotky Samovej ríše a po jej zániku sa opäť osamostatnili, pričom sa podľa tohto autora vyznačovali mimoriadnou životaschopnosťou a dokázali prežiť nový vzostup avarskej moci. Ako uvádza Vereš (2005), Kučera (1991) v svojej novej práci implicitne predpokladá po zániku Samovej ríše existenciu dvoch politicko-geografických útvarov v jadrovom priestore tejto ríše, pričom konštatuje posun slovanských mocenských centier od Dunaja smerom na sever, na Morave do dnešných Mikulčíc a Starého Města pri Uherskom Hradišti a na Slovensku do Nitry.

Oslobodenie spod nadvlády Avarov a odvrátenie franskej expanzie zo západu, zaistilo našim slovanským predkom pokojný vývoj na niekoľko desaťročí. Avšak po Samovej smrti sa dostali niekedy v rokoch 658 – 659 znovu na čas k moci avarskej bojovej družiny a boje Slovanov s Avarmi pokračovali až do 8. storočia n.l. Územie Slovenska sa nachádzalo až do prelomu 8.–9. storočia na severnom okraji Avarskej ríše, ktorá bola v tom čase už za zenitom svojho rozkvetu (obr. 3.1, 3.2). Potom sa však prejavila slovanská prevaha a na území dnešného Slovenska začali hospodársky, kultúrne, ale aj vojensky dominovať Slovania. Práve v tomto období dochádza u Slovanov k významnému rozvoju hospodárstva. Nálezy z tohto obdobia dokazujú, že starí Slovania boli roľníci a remeselníci, hlavne kovolejci (Chropovský, 1977; Štefanovičová, 1991).

Dôležitým dôkazom rodiacej sa nielen hospodárskej, ale aj politickej moci staroslovanského obyvateľstva je vznik mohutného a rozsiahleho opevneného hradiska nepoľnohospodárskeho charakteru, ktoré vzniklo na území Nitry na Martinskom vrchu. Toto opevnené hradisko vzniklo v druhej polovici 8. storočia n.l. ako kmeňové hradisko na ploche asi 20 ha a nepochybne súviselo s prvým historicky známym nitrianskym kniežatstvom Pribinom. Archeologické nálezy dokazujú, že hradisko bolo miestom, ku ktorému smerovali obchodné karavány, konali sa tu trhy, bolo miestom, kde bola silná vojenská skupina, čo dokazuje pohrebisko s bojovníckymi hrobmi. Toto všetko sú dôkazy politickej a hospodárskej vyspelosti vtedajšieho obyvateľstva a významu územia Nitry v priestore západného Slovenska, resp. v priestore strednej Európy. Okrem tohto hradiska vznikli v tomto období na území dnešnej Nitry ešte štyri ďalšie hradiská, mohutné hradisko bolo aj na Vřšku (s rozlohou asi 13 ha), ktoré malo tiež hospodárske funkcie a ďalšie hradiská, ktoré boli na vrchole Zobora (11,25 ha), na vrchu Lupka a na Čermáňskom kopci mali prevažne vojensko-obranný charakter (obr. 3.5) (Chropovský, 1977; Lacika, 2003; Ruttikay 2012).

3.3.3 Knieža Pribina, Nitrianske kniežatstvo a Veľkomoravská ríša

Pravdepodobne najdiskutovanejšou témou, resp. témami dejín územia Nitry sú Nitrianske kniežatstvo, knieža Pribina, vieru zvestovatelia Cyril a Metod a samotná Veľká Morava. Je preto očakávané, že aj tu budeme venovať týmto udalostiam viac priestoru. Z archeologických nálezov je zrejmé, že hradisko na Martinskom vrchu Pribina nezaložil, ale ho buď obýval alebo začlenil do svojho panstva. O kniežati Pribinovi sa zachovalo málo písomných správ, v písomných prameňoch sa s ním stretávame až na konci jeho vlády v Nitre, odkiaľ bol niekedy v rokoch 833 – 836 vypudený moravským kniežatstvom

Mojmírom I., ktorý Nitrianske kniežatstvo pripojil k svojmu panstvu, k Veľkomoravskej ríši a na nitriansky kniežací stolec pravdepodobne zasadol Rastislav. „Na jar roku 833 moravský knieža Mojmír I. prepadol Nitrianske kniežatstvo a po ťažkých bojoch sa mu podarilo dobyť a zničiť Pribinove hradiská v Majcichove a Pobodime na Považí a Bojnú v Považskom Inovci. Tým si otvoril cestu k Nitre. Pribina prestal klásť odpor, s časťou svojej družiny opustil kniežatstvo a hľadal podporu u Frankov. Mojmír I. vojensky obsadil dobyté územie a pripojil ho k svojej dŕžave. Od tohto roku možno datovať vznik Veľkej Moravy“ (Lukačka, 2007). O Rastislavovi v Nitre sa nevie takmer nič. Až keď bol Mojmír I. zvrhnutý a vládcom Veľkej Moravy sa stal Rastislav, dozvedáme sa, že vládcom Nitrianskeho kniežatstva sa stal mladý, ale schopný Rastislavov synovec Svätopluk.

Pribina sa so svojím synom Koceľom po vypudení z Nitry najskôr uchýlil u správcu Východnej marky grófa Ratboda, kde na pokyn kráľa Ľudovíta Nemca prijal kresťanskú vieru, pokrstil ho v meste Triesma. Po spore s grófom Ratbotom sa Pribina uchýlil k Bulharom, kde tiež nezostal dlho a prešiel na územie chorvátskeho kniežata Ratimíra, ktorého ale ohrozoval Ratbod. Pribina preto putoval ďalej ku korutánskemu grófovi Salachovi, ktorý ho zmieril s Ratbodom. Keď zistil, že na kniežací stolec do Nitry sa nemôže vrátiť, prijal od kráľa Ľudovíta Nemca do léna územie v dolnej Panónii pri Blatenskom jazere, kde postavil hradisko Blatnohrad a stal sa horlivým podporovateľom kresťanstva. Na zverenom území dal so súhlasom salzburského arcibiskupa postaviť viacero kostolov a ako uvádza Lukačka (2007), Pribina sa stal prvým vládcom Panónskeho kniežatstva. Posledný raz sa Pribina spomína v roku 860, keď bol na návšteve v Rezne. V nasledujúcom roku ho Moravia zavraždili (Chropovský, 1977). „Knieža Pribina zahynul 6. júla 861 v bojoch s Moravanmi. V mocenských zápasoch medzi Ľudovítom Nemcom a jeho synom Karolmanom zostal verný starému kráľovi. Karolmana podporil knieža Rastislav tým, že napadol Panónske kniežatstvo a znemožnil Pribinovi pomôcť Ľudovítovi Nemcovi. Nástupcom Pribinu sa stal jeho syn Koceľ“ (Lukačka, 2007).

O Pribinovi, v čase, keď sídlil na nitrianskom kniežacom hradisku, máme jednu veľmi významnú správu svedčiacu o Nitre ako o „javisku“ začiatkov našich nielen cirkevných, ale aj národných dejín. V spise o obrátení Bavorov a Korutáncov je zaznačené: „Pribinovi kedysi Adalrám, arcibiskup za Dunajom, na jeho majetku v mieste menovanom Nitra, posvätil kostol“. Iba takto skúpo hovorí správa o troch historických udalostiach spájajúcich sa s Nitrou, o prvom historicky známom slovanskom kniežati Pribinovi, o javisku počiatkov našich národných dejín, o starej Nitre a o jednej z najstarších cirkevných stavieb na Slovensku. Je to najstaršia písomná pamiatka, ktorá sa týka nielen Nitry, ale územia Slovenska vôbec, a prvá správa, ktorá lokalizuje udalosť na konkrétne miesto. „Salzburský arcibiskup Adalrám vysvätil na sídelnom majetku kniežata Pribinu v Nitre (Nitrave) prvý murovaný kresťanský kostol v kniežatstve. Návšteva Adalráma v Nitre bola aj diplomatickou misiou, ktorej cieľom bolo získať podporu Pribinu pre vojenskú akciu namierenú proti Bulharom. Ich vojská totiž v predchádzajúcom roku obsadili franské územia v Panónii“ (Lukačka 2007). Kostol, ktorý salzburský arcibiskup Adalrám posvätil pravdepodobne v roku 828, dal Pribina postaviť pre svoju manželku, ktorá bola kresťanka a pochádzala z Nemecka. Miesto, kde stál tento kostol je stále objektom výskumu, ale všetko nasvedčuje tomu, že stál na Martinskom vrchu (Chropovský, 1970, 1977; Steinhübel, 1998). Takisto treba pripomenúť, že sa udáva, že Pribina už pred rokom 830 za svojej vlády v Nitre povolal z Rezna kresťanskú misiu.

Nitrianske kniežatstvo sa aj podľa Steinhübla (1998) dostalo do pozornosti Franskej ríše až v súvislosti s bulharskou anexiou časti Panónie v roku 827, v dôsledku čoho mimoriadne stúpol strategický význam Nitrianskeho kniežatstva. Do týchto súvislostí zasadzujú citovaný autor aj spomenuté vysvätenie prvého kostola na území Slovenska

v roku 828. Chápe ho ako strategický ťah salzburského arcibiskupa v záujme upevnenia čerstvo uzavretej, vzhľadom na širšie okolnosti napokon len krátkodobej franskonitrianskej proti bulharskej aliancii (Štefanovičová, 2001).

Na začiatku 30. rokov 9. storočia vstupujú Moravské kniežatstvo a Nitrianske kniežatstvo na historickom teritóriu do ďalšej fázy svojho geopolitického a územného vývoja. Dochádza k ich násilnému politicko-geografickému zjednoteniu. Tento spôsob politicko-geografickej integrácie bol v dobovom kontexte typický, pretože ako konštatuje Kučera (1985, In Vereš, 2005), „*len veľké a silné politické zoskupenia mali nádej na prežitie a ďalší historický vývoj*“. O územnom rozsahu oboch kniežactiev v tomto období, možno vzhľadom na absenciu prameňov, uvažovať len hypoteticky. Je však pravdepodobné, že do značnej miery vyplňali teritoriálny rámec historicko-geografickej Moravy a historicko-geografického Slovenska. Ratkoš (1984) predpokladá, že do Veľkej Moravy patrili, okrem približne dnešných území Moravy a Slovenska, aj severná časť dnešného východného Rakúska a severná časť dnešného stredného Maďarska nachádzajúca sa medzi Dunajom a Tisou (obr. 3.3 a obr. 3.4).

Spomínané hradiská na území dnešnej Nitry je potrebné považovať za veľmi dôležitý doklad významu Nitry a Nitrianskeho kniežatstva vo Veľkomoravskej ríši. Hradisko na Martinskom vrchu s rozlohou 20 ha bolo z troch strán opevnené mohutným valom a z jednej strany chránené širokou priekopou. Pod hradiskom sa rozprestieralo na ploche asi 60 ha rozsiahle podhradie, cez ktoré prechádzala 10 – 12 m široká dláždená cesta, okolo ktorej boli usporiadané rôzne dielne, kovárske, šperkárske, sklárske, zámočnícke, dielne na obrábanie kostí a kameňa a aj zariadenie na hutnícku výrobu. V predhradí bola aj roľnícka osada a predpokladá sa, že aj trhová osada. Druhé mohutné hradisko sa rozkladalo v centre dnešného mesta Na vŕšku na ploche spomínaných 13 ha. Hradisko bolo obkolesené dvojitým zemným valom s drevenými palisádami a širokou priekopou, ktorá bola pripojená na tok rieky. V areáli hradiska bolo objavené veľkomoravské pohrebisko, ktoré poskytlo nálezy patriace vládnucej vrstve a vojenskej družine, hlavne šperky a zbrane. Pre torzovitosť výskumu sa dosiaľ nepodarilo jednoznačne vyriešiť otázku, ktoré z týchto dvoch hradísk bolo sídlom Pribinu a Svätopluka. Zvyšné tri spomínané hradiská mali predovšetkým vojenský charakter, ale ako uvádza Chropovský (1977) s rozvojom hospodárstva vo Veľkej Morave, ale aj s narastaním hospodárskej základne samotnej Nitry, sa aj pri týchto troch hradiskách rozvíjali aj hospodárske funkcie. Na predhradí hradiska na Lupke bola napr. špecializovaná remeselnícka hrnčiarska osada s dômyselne vybudovanými pecami. Nálezy technicky dokonale spracovanej keramiky a ich veľká produkcia svedčí o tom, že pracovali nielen pre potreby miestneho dvora, ale aj pre širší trh.

Obdobie vlády prvého veľkomoravského kniežaťa Mojmíra I. (833 – 846) možno z politicko-geografického hľadiska charakterizovať ako obdobie vnútornej konsolidácie. Ako však uvádza Vereš (2005) toto upevňovanie centrálnej moci Mojmirom I. možno považovať v istom zmysle za pasívne, keďže ešte viac upevnilo vazalský pomer Veľkej Moravy k Franskej (od roku 843 Východofranskej) ríši. Havlík (1965, in Vereš, 2005) upozorňuje, že Veľká Morava sa za vlády Mojmíra I. stala potenciálnou hrozbou pre mocenské záujmy Východofranskej ríše, predovšetkým pre záujem Východofranskej ríše expandovať na východ. Toto bol pravdepodobne dôvod východofranského zásahu do veľkomoravských vnútropolitických pomerov v roku 846, keď na kniežací stolec dosadili Rastislava. Tento ťah sa však minul účinkom, pretože Rastislav nielenže pokračoval v Mojmirovej politike, ale významne rozvinul snahu o vymanenie sa spod východofranského vplyvu (Steinhübel, 1998).



Vysvetlivky:

Postupné rozširovanie územia Veľkej Moravy (od vnútornej hranice po najväčšiu rozlohu)

- Územie jadra ríše
- Územie získané za Rastislava
- Územie ovládané za Svätopluka
- Územie pravdepodobne ovládané Svätoplukom.

Obrázok 3.4 Vývoj územného rozširovania Veľkej Moravy

Zdroj: *Veľká Morava* (2019)

Rozhodujúcu úlohu pri snahe Veľkej Moravy vymaniť sa zo závislosti od Východofranskej ríše zohrala pravdepodobne priaznivá geopolitická konštelácia v stredoeurópskom priestore, ktorá umožnila prienik veľkomoravských záujmov so záujmami Byzantskej ríše a najmä rímskej kúrie, čiže pápeža. Byzantská ríša sledovala svoje posilnenie voči Bulharsku v stredoeurópskom priestore, v tle Bulharska, ktoré sa snažila začleniť do sféry svojej cirkevnej organizácie (obr. 3.4 a obr. 3.5). Reálnym prejavom tohto záujmu bola v podstate priaznivá reakcia byzantského cisára Michala III. na Rastislavovu žiadosť o vyslanie učiteľov, čiže biskupov na Veľkú Moravu, ktorí by tu vytvorili vlastnú, rozumej veľkomoravskú, cirkevnoadministratívnu organizáciu. Rastislav sa snažil vytvoriť takúto cirkevnú organizáciu kvôli tomu, aby nepodliehala Franskej ríši a franskému kleru. Hoci Konštantín a Metod neboli biskupi, teda toto kritérium nespĺňali, pri realizácii veľkomoravských záujmov zohrali dôležitú úlohu. V konečnom dôsledku bol však pre Veľkú Moravu dôležitejší vplyv tretieho mocenského centra, rímskej kúrie, ktorá na prelome 60. a 70. rokov 9. storočia usilovala o posilnenie svojho postavenia vo vzťahu k Východofranskej ríši. Reálnym vyjadrením byzantskej misie na Veľkej Morave bolo zriadenie veľkomoravskej cirkevnej provincie podriadenej pápežovi, ale nezávislej od Východofranskej ríše. Veľká Morava sa tak stala osobitným cirkevnoadministratívnym, a teda aj politicko-geografickým subjektom v rámci vtedy už veľmi vážneho rímskeho kresťanského „univerza“ (Vereš, 2005; Štefanovičová, 2011).



Obrázok 3.5 Pravdepodobná najväčšia rozloha Veľkej Moravy za panovania Svätopluka
Zdroj: *Veľká Morava* (2019)

Za vlády Svätopluka prišli do Veľkej Moravy, priamo do Nitry, v roku 863 Cyril a Metod, ktorí priniesli do tohto prostredia základy kresťanstva a písma, cyriliky. Svätopluk poslal neskôr s Metodom do Ríma nemeckého kňaza Vichinga, aby ho pápež vysvätil za nitrianskeho biskupa, čo aj pápež oznámil listom *Industriae tuae* z roku 880. Tento rok možno považovať za rok založenia nitrianskeho biskupstva, ktoré však v dôsledku viacerých udalostí na začiatku 10. storočia zaniklo.

Viacero autorov poukazuje na skutočnosť, že práve v čase vrcholenia veľkomoravského emancipačného procesu vo vzťahu k Východofranskej ríši, v rokoch 869 – 871, sa po prvýkrát prejavila vo Veľkej Morave deštruktívna sila veľkomoravského, teda moravského a nitrianskeho, politicko-geografického dualizmu. Do mocenského boja medzi Rastislavom a Svätoplukom, ktorý už ako nitrianske údelné knieža realizoval prakticky samostatnú politiku k okolitým štátnym útvarom, zasahuje Východofranská ríša a dochádza k dezintegrácii Veľkej Moravy na obe kniežactvá. Situácia na Veľkej Morave totiž nevyhovovala Východofranskej ríši, ktorá sa snažila toto územie ovládnuť vo svojom prospechu. Došlo preto k vojenským udalostiam, v ktorých bol zajatý Rastislav, ako hovorí kronikár kláštora vo Fulde, aj pričinením Svätopluka. Rastislav bol odsúdený na oslepenie a uväznenie, a tým správy o ňom končia. Morava sa potom dostala do správy grófov Wilhelma a Engešalka. Keďže Moravské kniežactvo bolo pod bavorskou správou, možno konštatovať, že nositeľom veľkomoravskej štátnosti bolo v tomto krízovom období Svätoplukové Nitrianske kniežactvo (Vereš, 2005; Štefanovičová, 2011). Svätopluk, podobne ako panovníci ostatných stredoeurópskych štátov, považoval za prirodzenú

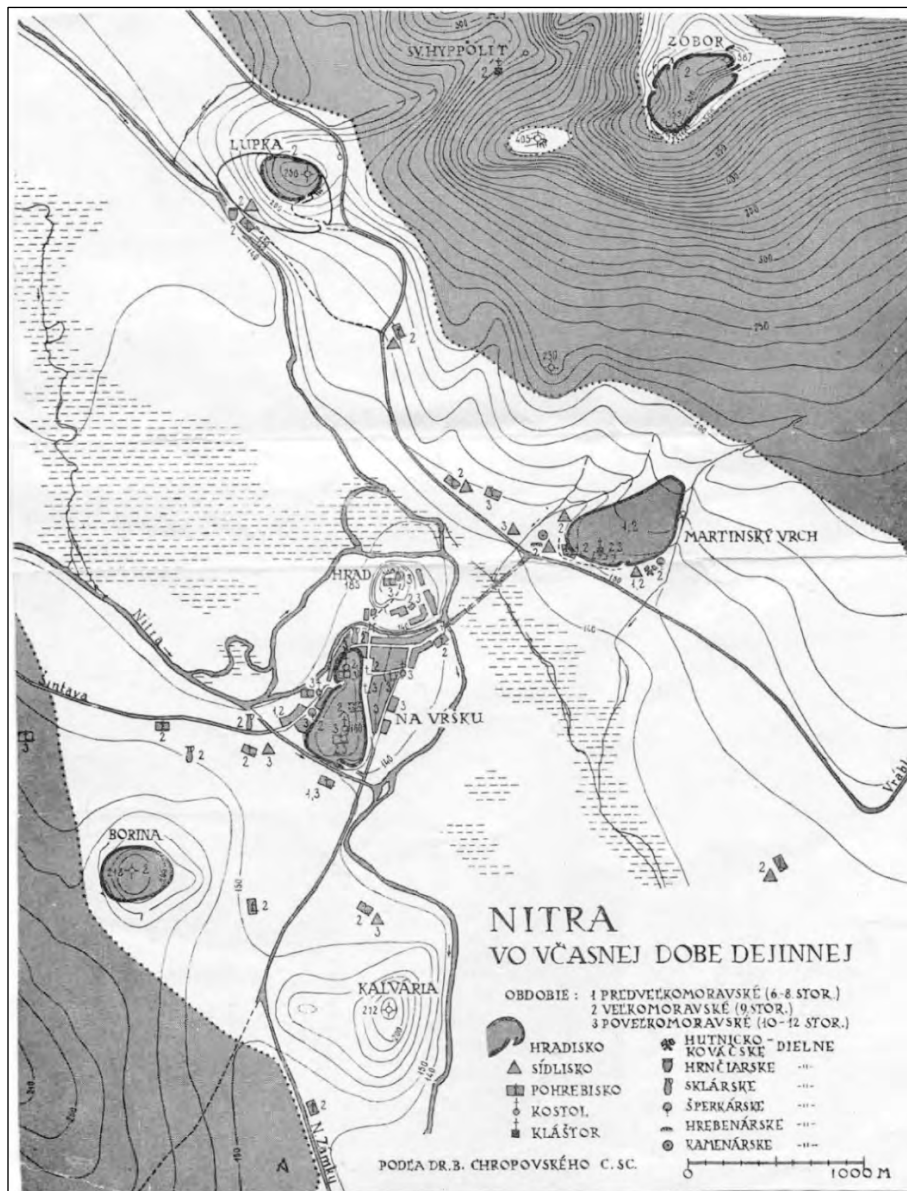
súčasť svojej politiky k okolitým štátom priestorovú expanziu. K jadrú Veľkej Moravy pričlenil oblasť Horného Sliezska, Vislansko po riekú San a Čechy, a napokon Potisie s významnými ložiskami soli a obchodnými cestami v Zátisí.

Po smrti Svätopluka v roku 894 rozhodla o osude Veľkej Moravy predovšetkým zásadná zmena geopolitickej situácie v stredoeurópskom priestore po príchode staromaďarských kmeňov do stredného Podunajska v roku 896 a celkový úpadok mocenského postavenia Veľkej Moravy po smrti Svätopluka. Najvýraznejšie sa toto prejavilo v postupnom odčleňovaní Svätoplukom pričlenených periférnych oblastí spomínaných vyššie. Presné datovanie tohto politicko-geografického zlomu vo vývoji Veľkej Moravy nepovažujú bádatelia za nejakú zvlášť závažnú. Podstatne väčší význam pripisuje Vereš (2005) v tejto súvislosti otázke účasti vojenských oddielov z územia Veľkej Moravy v bitke medzi Maďarmi a Bavormi v roku 907 na pravobreží Dunaja v priestore Devína a Bratislavy, jedného z geopolitických jadier nielen Veľkej Moravy, ale celej strednej Európy. Dobové pramene účast' veľkomoravských oddielov v tomto boji o nadvládu nad Panóniou nespomínajú, ale v zásade ich nemožno vylúčiť.

Za jeden z dôležitých faktorov rozpadu Veľkej Moravy sa všeobecne považuje prehĺbenie veľmožského partikularizmu po oslabení veľkomoravskej centrálnej moci. Veľmoži, príslušníci politickej aj hospodárskej elity Veľkej Moravy nestotožňovali svoju budúcnosť s týmto štátnym útvarom a riešenie hľadali v spolupráci s novým geopolitickým činiteľom v tomto priestore, s Maďarmi, ktorí v tom čase nepredstavovali ohrozenie ich identity. Vzhľadom na predchádzajúce skúsenosti s východofranskou, resp. v širšom zmysle s germánskou expanziou smerom na východ, je takýto krok veľmožov pochopiteľný. Z tohto hľadiska považuje Vereš (2005) víťazstvo starých Maďarov v roku 907 za jednu z najvýznamnejších udalostí v dejinách územia Slovenska. Správa Salzburgských letopisov o „strašnej bitke“, ktorá sa odohrala 4. júla 907 pri Bratislave sa však o Moravanoch nezmieňuje. Maďari v nej porazili spojené vojská Bavorov, ktoré celkom rozprášili a otvorili si tak cestu ďalej do Európy. Rozhodujúce víťazstvo Maďarov znamenalo zrejme koniec Veľkomoravskej ríše v jej celistvosti. Predpokladá sa, že zanikla jej východná, nitrianska časť, kým moravská časť a severné okraje Nitrianskeho kniežactva spolu s Vislanskom si ešte určitý čas zachovali samostatnosť, kým ich nepohltili nové včasofeudálne štáty (Štefančíková, 2011). Zánik Veľkej Moravy, chápaný ako významný politický zlom v našich dejinách a osobitne v dejinách Nitry, treba považovať predovšetkým za dôsledok mimoriadne nepriaznivej geopolitickej konštelácie, keď všetky relevantné geopolitické faktory, vnútorné rozpory, tlak Východofranskej ríše a rozpínavosť starých Maďarov, pôsobili viac-menej sústredene proti existencii tohto štátneho, politicko-geografického, útvaru. Za rozhodujúci faktor však treba považovať pôsobenie starých Maďarov ako nového geopolitického činiteľa v tomto priestore, ktoré narušilo istú, hoci nanajvýš labilnú mocenskú rovnováhu medzi Veľkou Moravou a Východofranskou ríšou (Varsík, 1972; Vereš, 2005).

Vyššie uvedené skutočnosti ukazujú, že Nitra mala počas celého obdobia osídľovania územia strednej Európy Slovanmi pozíciu centrálneho miesta, čo sa najvýraznejšie prejavilo práve v období Veľkej Moravy, ako sme už uvádzali skôr, Nitra bola jedným z troch stredísk starej kmeňovej oblasti. Aby sme mali lepšiu predstavu o osídlení veľkomoravskej Nitry, treba uviesť, že slovanské osady sa okrem troch spomínaných hradísk zistili aj na Štúrovej ulici, Ďurišinovej ulici, Mostnej ulici, Námestí Slovanskej vzájomnosti, Štefánikovej ulici, Námestí 1. mája, Dražovskej ceste a Šindolke. Pohrebiská z tohto obdobia boli odkryté na Lupke, Šindolke, Dolnozoborskej ulici, Cyrilometodejskom námestí, Jesenského ulici, pod Borinou, v priestore starého cukrovaru, v priestore nemocnice, v Horných Krškanoch, Dolných Krškanoch i inde (obr. 3.6) (Chropovský 1977).

Po rozpade Veľkej Moravy na začiatku 10. storočia správy o Nitre na určitý čas zanikajú a prestáva tu pulzovať dovtedajší čulý hospodársky, kultúrny a predovšetkým politický život na centrálnych hradiskách i v početných osadách. Svetlým momentom v jej dejinách bol ešte napr. rok 1241, keď Tatári Nitru vyplienili, hrad však nedobyli a na hrade sa zachránil aj uhorský kráľ Belo IV. Za odmenu sa Nitra v roku 1248 stala slobodným kráľovským mestom. Význam Nitry, ako starého centra osídlenia Slovenska a významného centra v slávnom období histórie Slovenska, v období Veľkej Moravy, bol vyjadrený aj prenesením Archeologického ústavu SAV do Nitry v roku 1953.



Obrázok 3.6 Osídlenie územia Nitry vo včasnej dobe dejinnej

Zdroj: Chropovský (1970)

Nitriansky hrad

Nitriansky hrad bol v roku 1962 vyhlásený za národnú kultúrnu pamiatku. Stojí na mieste bývalého mohutného slovanského hradiska, ktoré sa na hradnom kopci spomína už v listine salzburského arcibiskupa z roku 871. Najstaršou časťou hradu je kostol sv. Emeráma, ktorý je románskeho pôvodu a bol postavený v 11. storočí. Bola to jednoloďová stavba, ktorá mala pravdepodobne dve veže a vyvýšenú apsidu. Z pôvodnej stavby sa zachovala apside a časť lode. Z druhej polovice 13. storočia pochádza vstupný triumfálny oblúk. Základná časti areálu hradu sú biskupská katedrála, biskupský palác, hospodárske budovy a hradby.



Obrázok 3.7 Areál Nitrianskeho hradu s podhradím smerom na Pribinovo námestie

Zdroj: Nitra (2019)

Biskupskú katedrálu tvoria tri kostoly. Prvý, románsky z 11. storočia. Druhý, gotický zo 14. storočia (1333-1335), bol neskôr upravený v barokovom slohu. Tento horný kostol projektoval viedenský staviteľ D. Martinelli. Terajšiu podobu dostal kostol pri prestavbe v rokoch 1710-1732. V kostole je veľa umeleckých diel, Martinelli na vnútornej výzdobe kostola spolupracoval s viedenským umelcom A. Galliertim. Hlavný oltár tohto kostola pochádza z roku 1732, obraz sv. Barbory namaloval Rakúšan Fridrich Schiler. Na umelečkej výzdobe kostola sa v polovici 20. storočia podieľal aj národný umelec Ludovít Fulla. Tretí, dolný kostol tvorí samostatný priestorový celok ranobarokovej koncepcie a je situovaný do osi bývalého románskeho kostola z 11. storočia. Tiahne sa súběžne s horným gotickým kostolom. Na klembe sú fresky zo 17. a 18. storočia. Fresky a maľby v tomto kostole pochádzajú od Galliertiho a zobrazujú výjavy zo života Krista. Oltár, „Snímanie z kríža“, je z roku 1662 a pochádza z dielne Jána Perneggera. V predele je menší reliéf „Kladenie Krista do hrobu“, ktorý pochádza od talianskeho sochára svetového mena Donatella. Tento reliéf doviezol do Nitry z Talianska viedajší biskup Juraj Szelepcséni. Renesančný kamenný epitaf na tomto reliéfe je z roku 1583 a je signovaný. Posledná úprava tohto kostola prebehla nedávno, už v 21. storočí, oltár aj reliéf boli premiestnené z juhovýchodného konca lode do severozápadnej. V tomto kostole sa nachádza hrobka kardinála Jána Chryzostoma Korca.

Biskupský palác bol dokončený v roku 1739. Je pristavaný na západnej strane pri kostoloch biskupskej katedrály. Na východnej strane je ku kostolom pristavaná dvojpodlažná budova sakristia. Biskupský palác je dnes sídlom Nitrianskeho biskupstva, tu má sídlo nitriansky biskup mons. Viliam Judák. Pred rokom 1989 mal v paláci sídlo Archeologický ústav SAV.

Hradné hradby postavili v roku 1673 za biskupa Tomáša Pálffyho. Dve dolné vstupné brány sú zo 17. storočia.

Pred areálom hradu sa nachádza morový stĺp z roku 1750, ktorý dal postaviť biskup Imrich Esterházi na pamiatku veľkých morových epidémií v rokoch 1710 a 1739, počas ktorých zahynula asi štvrtina obyvateľov mesta. Autorom morového stĺpa je rakúsky kameňosochár Martin Vogerl. Ďalšou pamiatkou, ktorá sa nachádza v okolí hradu, je bronzová socha sv. Cyrila a Metoda, vierozvestov z obdobia Veľkej Moravy. Táto socha v nadživotnej veľkosti je najväčším súsoším vierozvestov na celom Slovensku. Autorkou súsošia je akademická sochárka Ludmila Cvengrošová, odhalené bolo v roku 1990. Na nádvorí hradu je bronzová socha pápeža Jána Pavla II. postavená na pamiatku jeho návštevy Nitry, Nitrianskeho hradu a katedrály sv. Emeráma v roku 1995. Sochu dalo postaviť Nitrianske biskupstvo, autorom sochy je Ján Bišák.

3.4 Administratívny vývoj

Medzi najdôležitejšie dátumy v histórii mesta patrí 2. september 1248, keď sa Nitra stala slobodným kráľovským mestom. Tieto výsady týkajúce sa Dolného mesta jej udelil kráľ Belo IV. z vd'ačnosti za to, že sa mesto ubránilo pred Tatármi a poskytlo pomoc aj samotnému kráľovi (Vontorčík, 1988). O vymedzení mesta a jeho katastra, ako aj o jeho samotnej vnútornej štruktúre, sa hovorí v „privilegiálnej“ listine z toho istého roku. Vyplýva z nej samostatné postavenie hradu s podhradím (Horné mesto), vlastného mesta (Dolné mesto), druhej opevnenej časti mesta (Vfšok) a ďalšej samostatnej časti (Párovce). (RuttKay-Veliká, 1994). Krátka história Nitry ako kráľovského mesta skončila v roku 1288, keď kráľ Ladislav IV. privilégium z 13. mája 1288 daroval „vlastné“ mesto (Dolné mesto a Podhradie) nitrianskemu biskupstvu (Vontorčík, 1988). Dolné mesto sa teda dostalo do poddanského vzťahu k nitrianskemu biskupovi. Stalo sa z nej zemepanské mesto, ktoré si však naďalej zachovalo čiastočnú autonómiu. Biskupi zväčša rešpektovali práva nitrianskych mešťanov, ktoré zaručovali rozvoj obchodu a remesiel (Krčmár, 2006).

V roku 1313 kráľ Karol Róbert potvrdil charakter Nitry patriacej biskupstvu. Súčasne ustanovil, že nitriansky biskup bude takisto županom Nitrianskej stolice. V integrácii funkcie biskupa s funkciou župana účinkovalo postupne vyše päťdesiat biskupov. Niektoré privilégia Dolnému mestu vrátila konvencia Jána Telegdyho z roku 1632, ktorá posilnila jeho právomoci. Rozdelenie funkcie biskupa a funkcie župana sa uskutočnilo rozhodnutím cisárovnej Márie Terézie až v roku 1777 (RuttKay-Veliká, 1994). Začiatkom 14. storočia Nitru tvorilo niekoľko častí, ktoré mali rôzne právne postavenie. Predovšetkým to bol hrad a Horné mesto, všetko vo vnútri opevnenia. Ďalej to bolo Dolné mesto s výsadami a chotárom darovaným Belom IV. a Podhradie. Tieto 3 časti boli biskupským majetkom. Kapitulská a Ďurkovská ulica ako samostatné správne jednotky patrili Nitrianskej kapitule. Párovce spolu so židovskou obcou boli šľachtickým majetkom. Zobor bol majetkom benediktínskeho kláštora. Chotár Termeša (Tremeša, neskôr Tormoša) patrili viacerým pozemkovým vlastníkom (Zubácka, 1977).

V r. 1848 došlo k administratívnejmu pripojeniu samostatných uličných a štvrt'ových častí (Horné mesto, Podhradie, Kapitulská ulica, Ďurčianska ulica) k Dolnému mestu. V roku 1861 sa síce od Dolného mesta odtrhli a osamostatnili už skôr samostatné obce, štvrte, ale o dvanásť rokov, teda v r. 1873 sa definitívne spojili v jediné mesto so zriadeným magistrátom na čele s primátorom a početným obecným zastupiteľstvom. Zriaďovací článok 22 z roku 1886 položil základy organizácie a pôsobnosti obecného zriadenia v Uhorsku. Podľa neho boli vytvorené tri kategórie miest a obcí: mestá s municipálnym právom (i), mestá so zriadeným magistrátom (ii) a veľké a malé obce (iii). Nitra bola zaradená do druhej kategórie, teda medzi mestá so zriadeným (regulovaným) magistrátom. Mala vlastný magistrát a obecné zastupiteľstvo, mestský

štatút, spravovala svoj majetok, vyberala dane a občanom garantovala bezpečnosť. Stála na úrovni slúžnovského okresu a bola priamo podriadená župe (Zubácka, 1977). Párovce však stále zostávali ako samostatná obec. Pripojení sa až v roku 1886 na nátlak župných orgánov. Ich pripojením dosiahla Nitra v tomto roku viac ako 12 000 obyvateľov a stala sa najväčším mestom župy, ktorým boli dovtedy Nové Zámky (Valent, 1995; Čutrik, 2004).

Československá republika prevzala na Slovensku uhorský systém politickej správy, ktorý však bolo treba prebudovať a prispôsobiť novým pomerom. Základným pilierom poprevratového správneho systému na Slovensku sa stal zákon č. 64/1918 Zb., ktorý zaplnil vákuum medzi odchodom maďarských a vytvorením nových, československých úradov. Významná zmena mestskej samosprávy nastala v r. 1922. Na základe vládneho nariadenia č. 275/1922 Zb., Nitru zaradili medzi veľké obce a podriadili ju novovytvorenému okresnému úradu. Okresný úrad v Nitre zahájil svoju činnosť 1.1.1923 a nahradil zrušený slúžnovský úrad. Nitra stratila staré privilégia, naďalej však mohla používať názov mesto. Počnúc rokom 1923 začala Nitru spravovať obecná samospráva, volená občanmi v demokratických voľbách. Po zrušení magistrátu v septembri 1922 bol zriadený Obecný úrad mesta Nitry. Tento systém mestskej správy sa udržal až do roku 1938 (Zubácka, 1997). Posledné demokratické voľby do obecného zastupiteľstva v Nitre sa uskutočnili v Nitre 22. mája 1938. Po 6.10.1938 krajský prezident obecnú samosprávu zrušil a okresní náčelníci v zmysle zákona č. 125/1927 Zb. dosadli do čela vládnych komisárov, ktorým pomáhali poradné zbory.

Mestský národný výbor v Nitre, ako orgán štátnej moci a správy, začal svoju činnosť 31.3.1945, keď bolo mesto oslobodené Sovietskou armádou, a keď prevzal pôsobnosť bývalého Mestského úradu v Nitre. Pri reorganizácii verejnej správy v r. 1949 sa MsNV zlúčil s ONV na spoločný orgán pre mesto a okres, Jednotný národný výbor v Nitre. Po roku 1954 bol ustanovený znova MsNV v Nitre. Významnou skutočnosťou pre rozvoj mesta Nitry bolo utvorenie Nitrianskeho kraja od 1.1.1949, ktorý sa skladal z okresov Prievidza, Bánovce nad Bebravou, Partizánske, Topoľčany, Hlohovec, Nitra, Zlaté Moravce, Vrábľe, Želiezovce, Šaľa, Hurbanovo, Nové Zámky, Šurany, Štúrovo a Komárno. Na území novoutvoreného Nitrianskeho kraja žilo vyše 700 000 obyvateľov (Fojtík, 1977). Podľa viacerých autorov, vrátane regionálnych geografov, územno-správne členenie Slovenska z roku 1949 na úrovni krajov veľmi dobre reagovalo na regionálnu štruktúru Slovenska, vrátane hierarchie slovenských miest. V porovnaní so súčasným územno-správnym členením Slovenska na úrovni krajov vidíme viac dobrých rozhodnutí z roku 1949 (obr. 3.8). Do Nitrianskeho kraja patrí prirodzene k nej inklinujúca Horná Nitra, Košický a Prešovský kraj boli citlivo rozdelené vzhľadom na historicko-geografický vývoj východného Slovenska (región Spiša bol začlenený do Košického kraja a región Šariša do Prešovského) a aj k Bratislavskému kraju boli dobre pripojené prirodzene k nemu inklinujúce regióny, vrátane Záhoria. V roku 1960, už v komunistickej ére Slovenska sa v rámci centralizácie moci v novom územno-správnom členení vytvorili len tri kraje, Západoslovenský s krajským mestom Bratislava, Východoslovenský s krajským mestom Košice a krajským mestom Stredoslovenského kraja, sa stala vzhľadom na svoju centrálnu polohu, Banská Bystrica. Nitra, Žilina a Prešov sa stali okresnými centrami v rámci nových veľkých 33 okresov Slovenska.

V roku 1960 Nitriansky kraj zanikol a spolu s Bratislavským vytvoril Západoslovenský kraj. Pri znížení počtu okresov v územno-správnej zmene z roku 1960, keď sa počet okresov na Slovensku znížil z 92 na 33, okres Nitra sa zachoval a pribral celé bývalé okresy Zlaté Moravce a Vrábľe, 4 obce z okresu Hlohovec, 3 obce z okresu Sereď a dve obce z okresu Šaľa (Korec a kol., 1997).



Obrázok 3.8 Územno-správne členenie Slovenska na úrovni krajov v rokoch 1949-1960
Zdroj: Korec a kol. (2005)

Do vývoja mesta významne zasiahli zmeny jeho katastrálnych hraníc v období socialistického vývoja a pričleňovanie okolitých obcí k mestu. Pričleňovanie vidieckych obcí k Nitre sa realizovalo v niekoľkých fázach. Už v roku 1950 sa pripojili k mestu vidiecke obce Čermáň a Párovské Háje, v roku 1960 obce Horné Krškany, Chrenová, Kynek a Mlynárce, v roku 1974 potom obce Dolné Krškany a Nitrianske Hrnčiarovce, v roku 1975 obce Dolné Štitáre, Veľké Janíkovce a Dražovce a nakoniec v roku 1976 obce Ivanka pri Nitre a Lužianky.

Po roku 1989, po významných spoločenských zmenách v štáte, sa od Nitry odčlenili Nitrianske Hrnčiarovce (odčlenené v roku 1990) a neskôr aj Lužianky (1993), Ivanka pri Nitre (2003) a Dolné Štitáre (2003; neskôr zmenili názov na Štitáre). Súčasnú územnú členenie mesta na mestské časti ukazuje obr. 3.9. Nitra má dnes 13 mestských častí, vývoj počtu ich obyvateľov je uvedený v tab. 3.2 v nasledujúcej podkapitole.

Doteraz posledná úprava územno-správneho členenia Slovenska začala platiť od 1.1.1997. V júli roku 1996 v zmysle schváleného zákona o územnom a správnom usporiadaní Slovenskej republiky č. 21/1996 Z.z. sa mesto Nitra stalo jedným zo 79 okresov Slovenska, pričom 9 okresov bolo mestských (päť z nich je v Bratislave a štyri v Košiciach) a po 36 rokoch sa Nitra stala opäť krajským mestom. Týmto územným a správnym usporiadaním sa vytvorilo na Slovensku 8 krajov. Okrem Nitrianskeho kraja boli vytvorené Bratislavský kraj, Trnavský kraj, Trenčiansky kraj, Žilinský kraj, Banskobystrický kraj, Prešovský kraj a Košický kraj. Nitriansky kraj tvorí 7 zo spomínaných 79 nových okresov Slovenska, okresy Nitra, Komárno, Levice, Nové Zámky, Šaľa, Topoľčany a Zlaté Moravce. Posledná významná úprava územno-správneho usporiadania Slovenska začala platiť od 1.1.2001, keď sa kraje stali samosprávnymi územnými celkami, s vlastným voleným predsedom (županom) a voleným zastupiteľstvom (parlamentom) a Nitra sa stala sídlom župana a centrom samosprávneho veľkého územného celku, Nitrianskeho kraja.



Obrázok 3.9 Územné členenie Nitry na mestské časti (2019)
Zdroj: Nitra (2019)

3.5 Obyvateľstvo Nitry, vývoj počtu a základné štruktúry

Na tomto mieste podáme len základnú charakteristiku obyvateľstva Nitry, ktorá bude obsahovať hodnotenie vývoja počtu obyvateľov a hodnotenie vývoja dvoch základných štruktúr obyvateľstva Nitry, národnostnej a náboženskej. Veľkosť mesta podľa počtu obyvateľov je jednoduchý ukazovateľ, ktorý však veľmi citlivo reaguje na dianie v meste, na jeho atraktivitu. Atraktivitou mesta, ktorá je pre obyvateľov najpríťažlivejšia, je „ekonomická sila“ mesta, t.j. jeho ekonomická prosperita, ktorá sa priamo úmerne premieta nielen do počtu pracovných príležitostí, ale aj do ich široko chápanej kvality. Pomerne hodnoverné informácie o počte obyvateľov slovenských miest máme sporadicky už od stredoveku. Napríklad už z roku 1248 máme informáciu, že Nitra ako slobodné kráľovské mesto mala v tomto roku približne 2 000-2 500 obyvateľov. Populačný rast mesta bol neskôr úzko spojený najmä s rozmachom remeselníckej a obchodnej činnosti, od konca 19. storočia potom najmä s rozvojom priemyslu a nakoniec od 50. rokov 20. storočia hlavne s komplexným spoločenským rozvojom, vrátane mimoriadnej dynamiky priemyslu.

3.5.1 Vývoj počtu obyvateľov Nitry

Hodnoverné informácie o vývoji počtu obyvateľov miest a aj o základných štruktúrach obyvateľstva v mestách, máme na Slovensku od roku 1869, keď sa dva roky po rakúsko-uhorskom vyrovnaní uskutočnilo v roku 1869 prvé oficiálne sčítanie obyvateľstva v Uhorsku. Potom sa oficiálne sčítania obyvateľstva uskutočňovali každých 10 rokov, čo platilo až do roku 1980, s malou výnimkou ročného posunu v roku 1921. Po vzniku Československej republiky v roku 1918, chvíľu trvalo až sa pripravilo prvé oficiálne sčítanie obyvateľstva v Československu. Vývoj počtu obyvateľov Nitry môžeme vidieť v tabuľke 3.1 a na grafe 3.1. Tabuľka 3.1 ukazuje vývoj šiestich najväčších miest Slovenska, graf 3.1 porovnáva vývoj počtu obyvateľov Nitry s mestami, ktoré väčšina autorov zaraďuje nielen do tretej hierarchickej úrovne miest podľa počtu obyvateľov, ale aj do rovnakej hierarchie v súvislosti s regionálnou štruktúrou Slovenska.

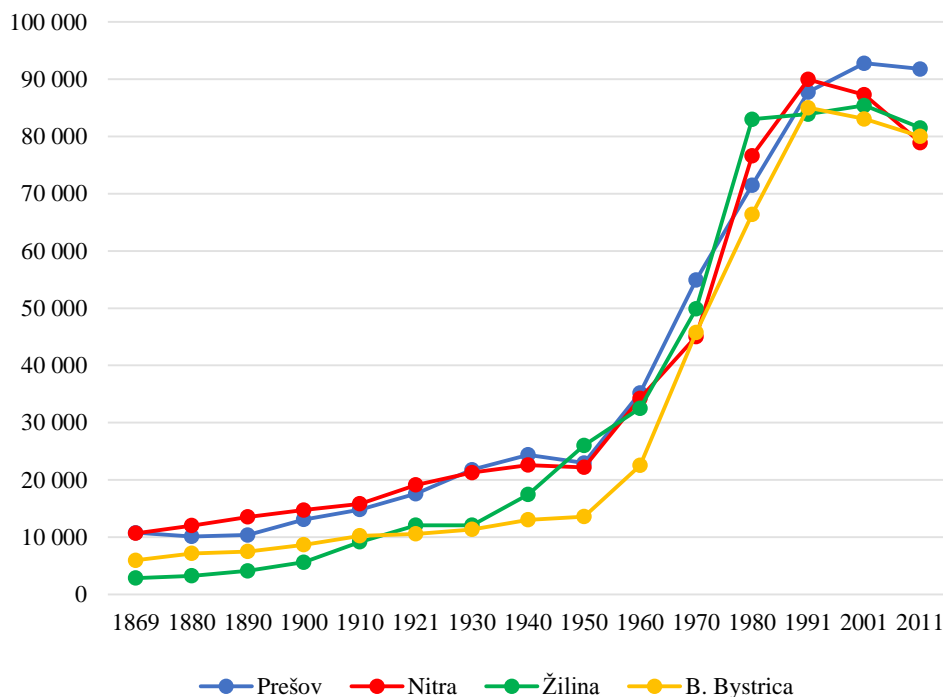
Tabuľka 3.1 Vývoj počtu obyvateľov šiestich najväčších miest Slovenska

<i>Mesto</i>	<i>1869</i>	<i>1880</i>	<i>1890</i>	<i>1900</i>	<i>1910</i>	<i>1921</i>	<i>1930</i>	<i>1940</i>
Bratislava	46 540	48 006	52 411	61 537	73 459	93 189	123 844	138 988
Košice	21 742	26 097	28 884	35 586	40 476	52 898	70 117	66 968
Prešov	10 772	10 139	10 371	13 098	14 835	17 577	21 775	24 394
<i>Nitra</i>	<i>10 683</i>	<i>12 033</i>	<i>13 538</i>	<i>14 752</i>	<i>15 830</i>	<i>19 118</i>	<i>21 283</i>	<i>22 584</i>
Žilina	2 870	3 244	4 117	5 625	9 166	12 073	12 073	17 451
B. Bystrica	5 950	7 159	7 485	8 681	10 240	10 587	11 347	13 045

<i>Mesto</i>	<i>1940</i>	<i>1950</i>	<i>1960</i>	<i>1970</i>	<i>1980</i>	<i>1991</i>	<i>2001</i>	<i>2011</i>
Bratislava	138 988	192 896	241 796	285 448	380 259	442 197	428 672	411 228
Košice	66 968	62 465	79 352	144 445	202 348	235 160	236 093	240 433
Prešov	24 394	22 947	35 197	54 942	71 500	87 765	92 786	91 782
<i>Nitra</i>	<i>22 584</i>	<i>22 203</i>	<i>34 250</i>	<i>45 053</i>	<i>76 633</i>	<i>89 969</i>	<i>87 285</i>	<i>78 916</i>
Žilina	17 451	26 034	32 526	49 867	83 016	83 911	85 400	81 494
B. Bystrica	13 045	13 605	22 529	45 736	66 412	85 030	83 056	80 003

Zdroj: Sčítanie ľudu (1869-2011)

Na pozíciu týchto štyroch miest v regionálnej štruktúre Slovenska dobre zareagovalo aj spomínané územno-správne členenie Slovenska z roku 1949, keď práve tieto štyri mestá sa stali, popri Bratislave a Košiciach, krajskými mestami (obr. 3.8).



Graf 3.1 Vývoj počtu obyvateľov v štyroch vybraných mestách Slovenska
Zdroj: Sčítanie ľudu (1869-2011)

V moderných dejinách vývoja mesta Nitra a miest Slovenska všeobecne, t.j. v období po roku 1867, keď sa v Uhorsku začala výraznejšie presadzovať „priemyselná politika“, pozorujeme vo vývoji počtu obyvateľov miest Slovenska celý rad pravidelností a pri jednotlivých mestách aj niektoré zvláštnosti. Hodnotenie vývoja počtu obyvateľov Nitry je vhodné začať niekoľkými všeobecne akceptovanými konštatovaniami. Prvým je skutočnosť, že v modernej urbanizácii Slovenska môžeme rozlíšiť tri štádia. Prvým štádiom bolo obdobie približne od polovice 19. storočia, resp. od roku 1867 (rakúsko-uhorské vyrovnanie, začiatok výstavby železníc a rozvoja moderného priemyslu) do roku 1948 (nástup komunizmu v Československu). Za druhé vývojové štádium urbanizácie Slovenska je všeobecne považované práve obdobie spomínaného „komunistického vývoja“ Slovenska v rokoch 1948 až 1989. Tretím vývojovým štádiom modernej urbanizácie Slovenska je obdobie po roku 1989, teda obdobie po páde komunizmu a nástupe významných spoločenských zmien, politických, ekonomických i sociálnych. Slovensko je považované, vzhľadom na vyššie uvedené konštatovania, za mladé urbanizované územie. Niektorí autori však hovoria už o štyroch fázach urbanizácie. K trom spomínaným štádiám priradujú niektorí autori často ako prvú fázu dlhé obdobie od 13. storočia do 19. storočia, keď na Slovensku vznikali a rozvíjali sa nielen banské mestá (Banská Štiavnica, Kremnica, Nová Baňa, Dobšiná, Banská Bystrica a i.), ale aj

početné obchodné kráľovské a zemepanské mestečky (Levoča, Košice, Prešov, Bardejov, Kežmarok, Bratislava, Trnava, Skalica, Martin a i.). Možno povedať, že v tomto období sa skutočne vytvorila základná sieť miest Slovenska, ale ak hovoríme o modernej urbanizácii Slovenska (a následne o vývoji súčasnej regionálnej štruktúry Slovenska) odporúčame súhlasiť s autormi Bašovský, Divínsky, (1991), ktorí za prvé štádium modernej urbanizácie považujú obdobie od spomínanej polovice 19. storočia do roku 1948.

Tri štádiá modernej urbanizácie Slovenska môžeme dobre pozorovať aj na priloženej tabuľke 3.1 a grafe 3.1. Slovensko bolo v roku 1948 hodnotené ešte ako vidiecka krajina, s rozhodujúcim významom poľnohospodárstva v hospodárskej štruktúre (41,9 % ekonomicky aktívnych pracovalo v primárnom sektore a len 27,1 % v sekundárnom, v priemysle a v stavebníctve). Ak si uvedomíme, že priemysel bol v období od polovice 19. storočia do začiatku druhej svetovej vojny rozhodujúcim nositeľom urbanizácie, je nízky stupeň urbanizácie Slovenska a nízky počet obyvateľov jeho miest na začiatku „komunistickej éry“ v roku 1948 pochopiteľný. Vývoj počtu obyvateľov Nitry, ako aj ďalších troch sledovaných miest bol v tomto štádiu pozvoľný, určitou výnimkou je mierne dynamickejší vývoj Žiliny, kde sa prejavovala skutočnosť, že sa už v 80. rokoch 19. storočia stala významnou železničnou križovatkou. Vývoj stupňa urbanizácie územia Slovenska a počet obyvateľov jeho miest v prvom štádiu jeho modernej urbanizácie ovplyvnila aj emigrácia obyvateľstva. Ako uvádzajú Bašovský a Divínsky (1991), v rokoch 1871-1914 emigrovalo zo Slovenska približne 650 000 obyvateľov. Emigrovali aj do blízkych centier monarchie, do Budapešti a Viedne, ale veľmi početné boli najmä skupiny emigrantov do veľkých priemyselných centier USA (do USA emigrovalo asi 500 000 obyvateľov Slovenska), Kanady, Francúzska a iných krajín. Bolo určitým paradoxom, že obyvatelia z územia Slovenska, prevažne zo slovenského vidieka, sa podieľali na rozvoji urbanizácie vyspelých štátov sveta a najväčšie „mestské“ populácie Slovákov žili v Budapešti (asi 150 000), Viedni, Chicagu, Pittsburgu, Detrote a v iných mestách. V dôsledku hospodárskeho zaostávania Slovenska aj po roku 1918 stále pokračovala emigrácia, podľa Verešika (1973) sa v rokoch 1920 až 1938 zo Slovenska vysťahovalo za hranice Československa približne 220 000 obyvateľov.

Za zvláštnosť vývoja počtu obyvateľov Nitry pred rokom 1948 možno považovať „pohyb“ obyvateľstva počas 2. svetovej vojny a tesne po nej. V roku 1940 malo mesto uvedených 22 584 obyvateľov, ktorí žili v 2 483 domoch. Tento počet poklesol v rokoch 1942-1944 deportáciou židovskej časti obyvateľstva do koncentračných táborov (z Nitry bolo deportovaných v tomto čase vyše 4 000 osôb, väčšinou židov). Úbytok obyvateľstva po roku 1940 zapríčinili pochopiteľne aj vojnové udalosti. Len v roku 1945 keď pri bojových akciách pri oslobodzovaní Nitry zahynulo na území mesta takmer tisíc jej občanov (Fojtík ed., 1977). Ešte predtým, po vyhlásení autonómie Slovenska v roku 1939 nastal postupne aj odsun obyvateľstva českej národnosti. Odsun sa týkal najmä zamestnancov v štátnej službe. Podľa neoficiálneho sčítania obyvateľov z roku 1938 žilo v Nitre 1 235 obyvateľov českej národnosti. V horšej situácii sa však ocitlo 4 443 nitrianskych židov, ktorí v roku 1940 pri sčítaní obyvateľstva tvorili takmer pätinu obyvateľov (19,72 %). V Nitre bol podiel židov v porovnaní s ostatnými veľkými mestami na Slovensku, v ktorých žilo priemerne 10 % židov z celkového počtu obyvateľov, až dvojnásobný, čo dokladá, okrem iného, dobrú „ekonomickú kondíciu“ mesta a dobré možnosti obchodných a podnikateľských aktivít v meste. Židia sa väčšinou hlásili k maďarskej národnosti, cez vojnu, po 22. júni 1941, bolo z Nitry odvečených 3 457 židov. V Nitre zostali len židia, ktorých prítomnosť bola vo verejnom záujme nevyhnutná (Fusek, Zemene, 1998).

Hodnotenie vývoja urbanizácie Slovenska ako celku i vývoj počtu obyvateľov jednotlivých miest v druhej fáze modernej urbanizácie, v rokoch 1948-1989, vôbec nie je také jednoduché ako sa to možno javí z tabuľky 3.1 a grafu 3.1. Všeobecný spoločenský

rozvoj Slovenska, výrazne podmieňovaný industrializáciou, vyvolal intenzívnu urbanizáciu spojenú pochopiteľne aj s prudkým rastom počtu obyvateľov miest. Počet obyvateľov žijúcich v mestách sa v roku 1991 v porovnaní s rokom 1950 zvýšil o už spomínaných výrazných 2,133 mil. obyvateľov, čo predstavuje index rastu 3,51. Za toto isté obdobie sa celkový počet obyvateľov Slovenska zvýšil len indexom 1,53 (spolu o 1,832 mil. obyvateľov). Zatiaľ čo celkový rast počtu obyvateľov Slovenska bol výsledok takmer výlučne prirodzeného prírastku (zahraničná migrácia v tomto období prakticky neexistovala, z hľadiska Slovenska však je potrebné rešpektovať migračný pohyb, najmä emigráciu, vo vzťahu k českým krajinám), prírastky obyvateľov miest Slovenska mali až štyri už skôr spomínané významné zdroje. Popri prirodzenom prírastku (i), najmä spomínaná migrácia z vidieka do miest (ii), prírastky obyvateľstva ako výsledok administratívneho pričleňovania okolitých vidieckych obcí k mestám (iii) a aj samotné zvýšenie počtu miest (iv). Rozhodujúci význam pre rast počtu obyvateľov miest mala práve migrácia obyvateľstva z vidieka do miest, stimulovaná hlavne rozvojom priemyslu a podporovaná komplexnou bytovou výstavbou v mestách.

Je veľmi pravdepodobné, že už v prvých storočiach nášho letopočtu židovskí kupci nielenže poznali okolie Nitry, ale prišli do Nitry už s bojovými zväzmi Maďarov a tu sa usadili. Ich existenciu v Nitre dokazuje aj údaj v Zoborskej listine z roku 1113, kde sa pri ohraničení majetku Zoborského kláštora spomína Mons Judeorum t.j. Židovský vrch. Bol to vlastne židovský cintorín, ktorý však musel byť najmenej už storočie predtým všeobecne známy, keď ho použili na označenie miesta. Je teda isté, že židia tu bývali najneskôr už na prelome 10. a 11. storočia. Privilégium mesta Nitry z roku 1248 spomína Párovce ako „Castrum judeorum“, t.j. opevnené židovské mesto. Ďalšie správy o židovským obyvateľoch Párovciac máme až od začiatku 18. storočia, kedy sa k nám (na Slovensko) hŕfnie sťahujú židia z Moravy, kde sa ich situácia stáva v dôsledku zákonných opatrení neznesiteľnou. Židovská náboženská obec v Nitre-Párovciach vznikla okolo roku 1750, kedy tu žilo 21 židovských rodín a rabin. Ich počet rýchlo stúpal. Tak v roku 1778 tu napočítali 132, roku 1793 450 a roku 1827 už 1 272 židov. Roku 1844 z celkového počtu 5 492 obyvateľov Nitry bolo 1 811 židov, roku 1870 zo 7 015 bolo ich 2 381, roku 1922 z 15 041 bolo 3860 židov, roku 1942 z 18 232 obyvateľov bolo 4 320 domácich a vyše 2000 z okolia sústredených židov (Gergely, 1969).

Vývoj počtu obyvateľov štyroch sledovaných miest v období socialistického rozvoja bol prakticky rovnaký, doteraz nebývalá dynamika rastu počtu obyvateľov a na konci tejto fázy pozoruhodné vzájomné priblíženie sa týchto miest, keď sa v roku 1991 dostali do rozpätia len 6 058 obyvateľov (tab. 3.1 a graf 3.1). Takéto malé rozpätie počtu obyvateľov nemali tieto štyri mestá nikdy od roku 1869, ani pri podstatne menších počtoch obyvateľov v 19. storočí. K „jemne“ dynamickejšiemu vývoju počtu obyvateľov Banskej Bystrice prispela skutočnosť, že mesto sa stalo v roku 1960 jedným z troch krajských miest Slovenska (popri Bratislave a Košiciach).

Indexy rastu počtu obyvateľov štyroch sledovaných miest boli v druhej fáze modernej urbanizácie Slovenska skutočne vysoké, index rastu Banskej Bystrice v rokoch 1991-1950 bol 6,25, Nitry 4,05, Prešova 3,82 a Žiliny 3,22. Neprijemnou črtou urbanizácie a rastu počtu obyvateľov miest v tomto období bola skutočnosť, že rozhodujúcou ekonomickou bázou pre rast počtu obyvateľov miest bol priemysel. Vzhľadom na limitujúce možnosti súkromného podnikania zostali v mestách nerozvinuté niektoré aktivity terciérneho a aj kvartérneho sektoru, najmä obchod (maloobchod i obchodné podnikanie), podnikanie s nehnuteľnosťami, komerčné služby, finančný sektor, mediálne aktivity i iné. Ďalšími negatívnymi črtami tohto vývoja bolo deformovanie vnútornej funkčnej priestorovej štruktúry miest (funkčná i stavebná nerozvinutosť centier miest, rozsiahle monofunkčné areály komplexnej bytovej zástavby, veľký záber územia mesta priemyselnými areálmi s nízkou intenzitou využívania plôch, nerozvinutá cestná sieť

a iné), centrálne riadené administratívne úpravy hraníc miest a pod. Poľský geograf Weclawowicz (1992, 1997) pomenoval urbanizáciu v bývalých socialistických štátoch strednej a východnej Európy v rokoch 1950-1989 chromou urbanizáciou („lame urbanisation“), čo v prípade Slovenska a konkrétne aj v prípade štyroch sledovaných miest, môžeme akceptovať.

Je pochopiteľné, že „neprirodzený“ vývoj slovenských miest v druhej fáze modernej urbanizácie Slovenska sa musel prejavíť po roku 1989, keď sa Slovensko, ako sa zvykne hovoriť, vrátilo späť v politike na trajektóriu liberálnej demokracie a v ekonomike k trhovej ekonomike. Bašovský (1995), ale aj iní autori, zdôrazňuje, že slovenské mestá neprešli etapou prirodzenej koncentrácie obyvateľstva, „de facto“ ju preskočili. Pre túto etapu vývoja mesta je charakteristické práve plynulé zvyšovanie počtu jeho obyvateľov založené na skutočnosti, že mesto získava pozíciu prirodzeného regionálneho centra na jednotlivých hierarchických úrovniach. Na získaní tejto pozície sa spravidla podieľa celý rad funkcií mesta. Popri výrobnej funkcii, kde dominuje priemysel, sú však dôležité aj administratívna, obchodná, službová, školská, zdravotnícka, kultúrna i iné.



Obrázok 3.10 Tri etapy bytovej výstavby v Nitre (zdola nahor: oblasť pod Kalváriou – 50. a 60. roky minulého storočia, Čermáň – post-komunistická výstavba bytových domov, Klokočina a Diely – 70. až 90. roky „komunistickej“ komplexnej bytovej výstavby; foto: P. Korec)

Pre začiatok tretieho štádia vývoja urbanizácie Slovenska, ktorého začiatok môžeme položiť do roku 1989, bolo typických niekoľko všeobecných trendov, ktoré významne ovplyvnili aj vývoj počtu obyvateľov väčších miest, vrátane Nitry. Z týchto trendov treba uviesť najmä štyri. Po prvé, po roku 1989 pozorujeme na Slovensku „nulovú“ dynamiku urbanizácie, stupeň urbanizácie stagnoval, pod čo sa podpísalo viac faktorov, okrem iných aj pokles zamestnaných v priemysle a zastavenie komplexnej bytovej výstavby

a prechod na štandardný trh s bytmi. Po druhé, v rámci demokratizačných procesov sa zvýšil význam legislatívno-právnych noriem v urbanizácii, do platnosti vstúpili napr. proces dezintegrácie miest, čo sa prejavilo odčleňovaním bývalých vidieckych obcí od miest, proces ustanovovania nových miest, stanovenie právomocí miestnym samosprávam a iné. Po tretie, veľké mestá, vrátane Nitry, zaznamenali pomerne výrazný odchod obyvateľov z miest, čo čobolo dôsledkom najmä „explózie“ suburbanizácie po roku 2000, obyvatelia miest odchádzali za lepším bývaním do priľahlých vidieckych obcí, pričom však ich ekonomický a sociálny život „zostával“ stále v meste. Nakoniec po štvrté, pomerne rýchlo po roku 1989 sme zaznamenali na Slovensku nové demografické správanie obyvateľstva, ktoré bolo zvlášť pozorovateľné vo veľkých mestách. Pre nové demografické správanie obyvateľstva bolo typické odkladanie narodenia prvého dieťaťa v dôsledku snahy matky najskôr sa ekonomicky etablovať, model málopočetných rodín ako prejav nového životného štýlu a aj rastúcich nákladov na rodinu, život v neformálnych partnerských vzťahoch a iné.

Tabuľka 3.2 Vývoj počtu obyvateľov Nitry po roku 1950 podľa mestských častí

Mestská časť	1950	1960	1970	1980	1991	2001	2011
Nitra spolu	22 203	34 250	45 053	76 633	89 969	87 285	78 916
Staré mesto	16 351	23 036	32 737	21 642	17 158	16 672	13 103
Čermáň	882	2 598	3 191	2 891	5 123	5 593	6 017
Zobor	4 520	2 909	3 441	3 730	5 182	6 700	7 024
Párovské Háje	138	263	295	434	218	225	904
Horné Krškany	x	1 269	1 290	1 101	954	965	1 200
Chrenová	x	2 294	2 162	22 274	20 799	19 009	16 221
Kynek	x	501	531	553	421	432	675
Mlynárce	x	1 380	1 406	1 145	590	599	649
Dolné Krškany	312	x	x	2 333	1 773	1 820	2 092
Hrnčiarovce	x	x	x	2 530	x	x	x
Štitáre	x	x	x	604	543	x	x
Drážovce	x	x	x	2 329	1 785	1 820	2 034
Janíkovce	x	x	x	1 715	1 283	1 369	1 672
Ivánka pri Nitre	x	x	x	2 554	2 152	x	x
Lužianky	x	x	x	2 697	2 346	x	x
Klokočina	x	x	x	8 101	24 903	22 930	22 957
Diely	x	x	x	x	4 739	8 592	4 368

Zdroj: SOBD (2011), Retrospektívni lexikón obcí ČSSR 1850-1970 (1978), Štatistický lexikón obcí SR 1992 (1994), Štatistický lexikón obcí SR 2002 (2004)

V priloženej tabuľke 3.1 a na grafe 3.1 môžeme vidieť zmenu vývoja počtu obyvateľov najväčších miest Slovenska po roku 1989. Pri Košiciach, Prešove, Žiline a Banskej Bystrici môžeme hovoriť skôr o stagnácii, čo je však prekvapujúce, že spolu s Bratislavou je práve Nitra mestom, kde treba jednoznačne hovoriť o poklese počtu obyvateľov. Pri Bratislave je to ľahko vysvetliteľné, „exodus“ obyvateľstva z mesta, predovšetkým z veľkých sídlisk, do okolitých vidieckych obcí bol skutočne masívny. V prípade Nitry však vysvetlenie poklesu obyvateľov po roku 1989 nie je také jednoduché. V tabuľke 3.2 síce môžeme vidieť odčlenenie štyroch vidieckych obcí od Nitry (Hrnčiarovce, Štitáre, Ivánka pri Nitre a Lužianky), ale toto odčlenenie sa udialo už pred rokom 2001. Prečo však Nitra zaznamenala taký výrazný pokles v období 2001 až 2011 a klesla ako jediné zo štyroch sledovaných miest pod hranicu 80 tisíc obyvateľov (tab 3.2, graf 3.2) má možno vysvetlenie v štatistike. Buď sa po roku 2001 veľa ľudí prihlásilo na trvalý pobyt v okolitých vidieckych obciach, kde sa presťahovali už pred rokom 2001, alebo nastala nejaká chyba vo vyhodnotení počtu obyvateľov niektorých mestských častí mesta. Ktorý

z dvoch údajov o počte obyvateľov mestskej časti Diely je správny, ten z roku 2001 alebo ten z roku 2011? Ak sú správne obidva, kde sa podelo v roku 2011 tých 4 224 obyvateľov Dielov z roku 2001?

V tabuľke 3.2 môžeme vidieť niekoľko skutočností v súvislosti s vývojom počtu obyvateľov Nitry v druhom a treťom štádiu urbanizácie Slovenska. Okrem ukázania vplyvu pričleňovaných vidieckych obcí v druhom štádiu a odčleňovania niektorých z nich po roku 1989 na počet obyvateľov mesta, za pozornosť stojí aj podiel veľkých sídlisk budovaných v druhom štádiu (Chrenová, Klokočina a Diely), kde sa sťahovalo najmä obyvateľstvo z vidieka migrujúce za priemyslom. Mohutnosť sídlisk v súvislosti s počtom postavených nových bytov v tomto období môžeme dobre vidieť na obr. 3.10. Pozoruhodné je aj výrazné poklesávanie počtu obyvateľov mestskej časti Staré mesto po roku 1970, čo však vzhľadom na jeho nevyhovujúci bytový fond a tlak obchodu, služieb a podnikania na centrum mesta neprekvapuje, a za pozoruhodný, ale opäť nie prekvapujúci, možno považovať aj rast počtu obyvateľov pre bývanie v „lukratívnej“ mestskej časti Zobor po roku 1980.

3.5.2 Vývoj národnostnej štruktúry obyvateľstva Nitry

Obdobie uplynulých viac ako sto rokov predstavuje z hľadiska vývoja národnostnej a náboženskej štruktúry Slovenska ako celku, ako aj jeho jednotlivých regiónov a miest, veľmi zložitú a dôležitú obdobie. Národnostná štruktúra sa zaradila medzi najdynamickejšie štruktúry obyvateľstva v zmysle častých a výrazných zmien početnosti zastúpenia jednotlivých národností. V prípade označenia vývoja národnostnej štruktúry za uplynulých viac ako sto rokov za mimoriadne dynamické obdobie, máme na mysli najmä skutočnosť, že vývoj početnosti príslušníkov národnostných skupín nebol dôsledkom len pôrodnosti a úmrtnosti, teda prirodzeného pohybu obyvateľstva, ale veľký vplyv na zmeny národnostnej štruktúry mali vonkajšie vplyvy. Treba hneď na úvod poznamenať, že veľmi významný vplyv na túto dynamiku národnostnej štruktúry Slovenska mali najmä politické faktory (Majo, 2014), na ktoré dokážu zmeny národnostnej štruktúry rýchlo reagovať.

V tabuľkách 3.3, 3.4 a 3.5 môžeme vidieť vývoj národnostnej štruktúry Nitry (vždy v hraniciach mesta v roku sčítania obyvateľstva), okresu Nitra (vždy v jeho terajších hraniciach) a Slovenska (vždy v jeho terajších hraniciach). Údaje o národnostnej štruktúre z konca 19. storočia a začiatku 20. storočia, ktoré máme k dispozícii, sú vlastne len nepriame dáta. Nepriame v tom zmysle, že národnosť sa určovala iba nepriamo, prostredníctvom údajov o materinskom jazyku. Výsledky z tohto obdobia nie sú teda celkom presné nielen vzhľadom na problematické štatistické určovanie národnosti, ale aj vzhľadom na problematický vývoj osobného stotožňovania sa obyvateľov s danou národnosťou na konci existencie Uhorska. Prakticky v celom 19. storočí a s najväčšou intenzitou práve na prelome 19. a 20. storočia sa prijímali v Uhorsku zákony, ktoré postupne presadzovali maďarčinu do viacerých sfér verejného života (Benča a kol., 2015). Jedny z posledných zákonov prijatých v tomto smere sa týkali školstva, pričom existovala snaha čo najskôr obecné a cirkevné školy poštátniť a v prípade nemaďarských škôl zmeniť doterajší vyučovací jazyk na štátny maďarský jazyk (Dangl, Bystrický, 2014).

Vznik Československa v roku 1918 predstavuje v 20. storočí určite najvýznamnejší impulz, ktorý poznačil vývoj národnostnej štruktúry Slovenska i samotnej Nitry. Druhým veľmi významným impulzom, po ktorom nasledovali významné zmeny národnostnej štruktúry Slovenska a aj Nitry, bol vznik samostatného slovenského štátu v roku 1939 a úprava jeho hraníc, najmä hranice s Maďarskom. V Nitre boli pri vzniku samostatného Slovenského štátu v roku 1939 veľké zmeny národnostnej štruktúry vzhľadom na to, že

ležala v oblasti s výrazne zmiešaným slovenským a maďarským obyvateľstvom a južná hranica Slovenska z roku 1939 bola len niekoľko kilometrov južne od mesta. Za tretí impulz, ktorý si zaslúži v kontexte vývoja národnostnej štruktúry Slovenska a Nitry zmienku, je sťahanie a odsun obyvateľov židovskej národnosti zo Slovenska počas druhej svetovej vojny. Osobitosti vývoja národnostnej štruktúry Slovenska počas a po druhej svetovej vojne dobre spracoval a vyhodnotil vo svojej práci Tišliar (2011).

Tabuľka 3.3 Vývoj štruktúry obyvateľov Nitry podľa národnosti (podiel v %)

Národnosť	1890	1910	1921	1950	2001	2011
Slováci	38,4	30	78,2	93,8	95,4	89,3
Maďari	36,9	59,4	10,7	0,9	1,7	1,8
Nemci	23,9	10	3,8	0,1	0,1	0,1
Rómovia	n	n	n	n	0,4	0,7
Rusíni	0	0	0	0,2	0	0
Iní	0,8	0,6	7,3	5	1,1	1,4
Nezistení	0	0	0	0	1,3	6,7

Zdroj: SASD (2004-2017)

Tabuľka 3.4 Vývoj štruktúry obyvateľov okresu Nitra podľa národnosti (podiel v %)

Národnosť	1890	1910	1921	1950	2001	2011
Slováci	53,9	51,9	71,6	85,7	91,1	87,9
Maďari	37,6	43,6	24,2	12,9	6,7	5,7
Nemci	8,1	3,8	1,3	0,1	0	0
Rómovia	n	n	n	n	0,4	0,5
Rusíni	0	0	0	0,1	0	0
Iní	0,4	0,7	2,9	1	0,9	1
Nezistení	0	0	0	0,3	0,9	4,9

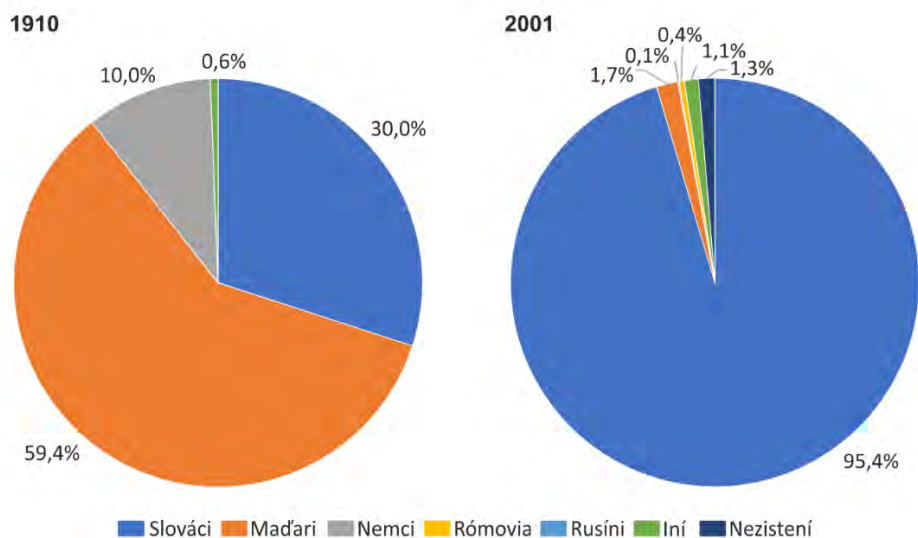
Zdroj: SASD (2004-2017)

Tabuľka 3.5 Vývoj štruktúry obyvateľov SR podľa národnosti (podiel v %)

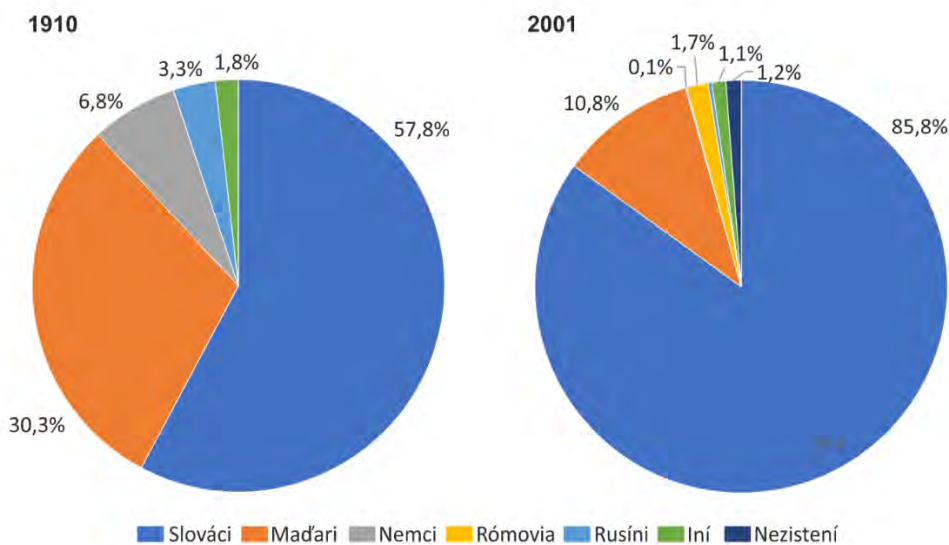
Národnosť	1890	1910	1921	1950	2001	2011
Slováci	62,2	57,8	67,3	86,6	85,8	80,7
Maďari	24,6	30,3	21	10,3	10,8	9,7
Nemci	8,8	6,8	4,7	0,2	0,1	0,1
Rómovia	n	n	n	n	1,7	2
Rusíni	3,3	3,3	2,8	1,4	0,3	0,6
Iní	1,1	1,8	4,3	1,5	1,1	0,1
Nezistení	0	0	0	0,1	1,2	7,1

Zdroj: SASD (2004-2017)

Ako sme už vyššie naznačili, počas historického vývoja sa štruktúra obyvateľov podľa národností v Nitre dosť podstatne menila. Najviac heterogénne zloženie mala Nitra hneď po roku 1867, teda po rakúsko-uhorskom vyrovnaní, kedy sa aj samotné obyvateľstvo niekedy aj „umelo“ prihlasovalo k maďarskej národnosti. K tomuto stavu prispievali spomínané prijaté maďarizačné zákony, vrátane školských tzv. Aponnyho zákonov, ktoré boli namierené proti ostatným národom v Uhorsku. Toto sa najviac odzrkadlilo pri sčítaní obyvateľstva v roku 1910, kedy bol v Nitre, podľa výsledkov sčítania, prakticky dvojnásobne väčší počet Maďarov ako Slovákov (59,4 % vs. 30 %). Tento stav trval prakticky až do vzniku ČSR v roku 1918.



Graf 3.2 Národnostná štruktúra obyvateľstva Nitry v rokoch 1910 a 2001
Zdroj: SASD (2004-2017)



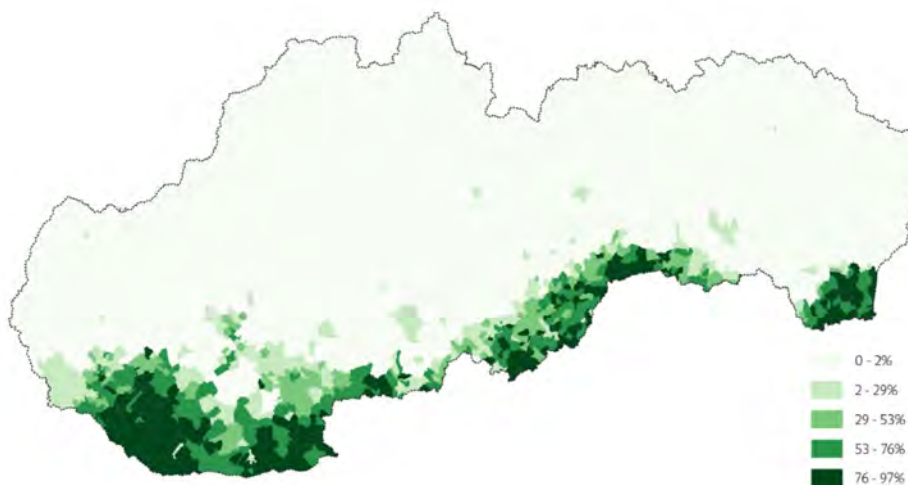
Graf 3.3 Národnostná štruktúra obyvateľstva Slovenska v rokoch 1910 a 2001
Zdroj: SASD (2004-2017)

V priložených tabuľkách 3.3, 3.4 a 3.5 a grafoch 3.2 a 3.3 môžeme sledovať vývoj národnostnej štruktúry Nitry, okresu Nitra a Slovenska od roku 1890 po posledné sčítanie obyvateľstva v roku 2011. Z priložených tabuliek a grafov sa dá vyčítať celý rad poznatkov, na tie najdôležitejšie upozorníme. Na prelome 19. a 20. storočia tvorili

Slováci približne 60 % obyvateľov Slovenska, v okrese Nitra bol ich podiel asi len o 10 % nižší, ale v samotnej Nitre žilo v roku 1910 len 30 % Slovákov, čo bolo, ako sme už uvádzali, vzhľadom na polohu mesta a jej hospodársky význam pochopiteľné. Podiel obyvateľov maďarskej národnosti bol v roku 1910 na Slovensku len niečo nad 30 %, teda o polovicu menej ako Slovákov, v okrese Nitra žilo takmer 44 % Maďarov, ale v meste Nitra tvorili Maďari až 59,4 %, čo bol spomínaný dvojnásobok Slovákov. Tretiu najpočetnejšiu národnosť na prelome 19. a 20. storočia tvorili Nemci, ich podiel bol v Nitre 10 %, podobne ako to bolo pri Maďaroch, podstatne vyšší ako v okrese i na Slovensku (tab. 3.3, 3.4 a 3.5).

Vznik Československa priniesol najvýraznejšiu zmenu národnostnej štruktúry v meste Nitra v sledovanom období. V okrese Nitra i v rámci celého Slovenska tiež nastal posun podielu Slovákov na úkor Maďarov a Nemcov, ale nebol ani zďaleka taký „mohutný“ ako pri meste. V roku 1921 už bol v Nitre podiel Slovákov 78,2 %, čo bolo o 48,2 % viac ako v roku 1910 a naopak, podiel Maďarov klesol v roku 1921 len na 10,7 %, čo bolo o 48,7 % menej ako v roku 1910 (tab. 3.3). Už skôr sme upozornili na určitú metodickú „voľnosť“ zisťovania národnosti v Uhorsku a tak tie zmeny medzi podielmi slovenskej a maďarskej národnosti pri sčítaniach v rokoch 1910 a 1921 nemuseli nutne súvisieť s príchodom Slovákov do Nitry, resp. odchodom Maďarov z mesta. Treba ešte upozorniť, že v roku 1921 sa pri sčítaní obyvateľstva zisťovala československá a nie slovenská národnosť.

Výrazným zásahom do etnickej štruktúry Slovenska bol vznik vojnovnej Slovenskej republiky v roku 1939 a migračné pohyby počas druhej svetovej vojny a krátko po nej. Podiel obyvateľov slovenskej národnosti na Slovensku narástol v roku 1950 až na 86,6 %, v Nitre dokonca až na 93,8 %. Naopak, k roku 1950 bol zaznamenaný nielen ďalší úbytok Maďarov, v meste i na Slovensku, ale aj úbytok Nemcov. Na konci socialistického obdobia sa podiel Slovákov na Slovensku ustálil na úrovni 85-86 % a v Nitre na úrovni 94-95 %. Takisto podiel Maďarov je od konca socialistického obdobia pomerne stabilizovaný, na Slovensku na úrovni 10 %, pričom ich rozmiestnenie je výrazne orientované na juh pri hranici s Maďarskom (obr. 3.11), v Nitre sa podiel Maďarov stabilizoval na podstatne nižšej hodnote, okolo 1,5-2,0 % (tab. 3.3, 3.4 a 3.5).



Obrázok 3.11 Podiel obyvateľov maďarskej národnosti na Slovensku podľa obcí v roku 2011
Zdroj: Kerekes, Mikušovič (2019)

Na záver hodnotenia vývoja národnostnej štruktúry Nitry považujeme za vhodné uviesť dve poznámky. Prvá poznámka smeruje k poukázaniu na podiel obyvateľov rómskej národnosti v Nitre. Podľa oficiálneho sčítania obyvateľstva bol podiel Rómov v Nitre v roku 2001 len 0,4 % a v roku 2011 len 0,7 % (tab. 3.3). To by znamenalo, že v Nitre žije približne 400 Rómov. Oficiálne podľa sčítania obyvateľstva je to tak. Takisto aj na Slovensku bol podiel obyvateľov rómskej národnosti v roku 1991 len 1,4 %, v roku 2001 stále len 1,7 % a pri poslednom sčítaní obyvateľstva v roku 2011 len 2,0 %. Podľa toho by dnes malo na Slovensku žiť okolo 110 000 Rómov. Podľa neoficiálneho sčítania obyvateľov rómskeho etnika, ktorého výsledky boli publikované v Atlase rómskych komunít na Slovensku v roku 2013 (Mušínska a kol., 2014), však žilo v tomto roku na Slovensku 402 810 obyvateľov rómskeho etnika, čo by znamenalo, že podiel Rómov z celkového počtu obyvateľov na Slovensku bol 7,44 %. Obyvatelia Slovenska sa pri oficiálnom sčítaní obyvateľstva slobodne rozhodujú, ku ktorej národnosti sa prihlásia a tak sa približne 70-75 % obyvateľov rómskeho etnika hlási prevažne k slovenskej alebo maďarskej národnosti. V Nitrianskom kraji žilo podľa spomínaného atlasu v roku 2013 30 552 obyvateľov rómskeho etnika, z toho v Nitre, ako uvádza Šuvada (2015) asi 2 200, t.j. okolo 3,0 % z celkového počtu obyvateľov mesta.

Druhú poznámku je dôležité urobiť k výsledkom sčítania obyvateľstva Slovenska v roku 2011. Približne pol roka pred samotným sčítaním sa vo viacerých médiách objavili informácie, že údaje o občanoch Slovenska, ktoré sa budú zisťovať pri sčítaní, môžu byť rôznymi spôsobmi zneužitú. „Fáma“ bola vonku a u obyvateľov nastali vážne obavy. Tie sa nepodarilo odstrániť ani masívnou informačnou kampaňou, ktorú viedol niekoľko týždňov pred sčítaním Štatistický úrad SR. Z toho dôvodu veľký počet občanov sčítacie hárky nevyplnil a Štatistický úrad SR musel chýbajúce údaje korektným metodologickým postupom dopočítať. Z tohto dôvodu považujeme, napr. údaje o podieloch národností v Nitre i na Slovensku, podobne aj údaje o podieloch vierovyznaní v Nitre a na Slovensku na celkovom počte obyvateľov, za nie najpresnejšie, výsledky z roku 2001 sú podľa nás presnejšie a smerodajnejšie. Tento problém výsledkov sčítania z roku 2011 je dobre vidieť na hodnotách „nezistení“ pri národnostnej štruktúre a „neudaní“ pri hodnotách náboženskej štruktúry v Nitre i na Slovensku.

3.5.3 Vývoj náboženskej štruktúry obyvateľstva Nitry

Náboženská štruktúra bola v sledovanom období relatívne stabilnou demografickou štruktúrou, tak v rámci Slovenska, ako aj v meste Nitra (tab. 3.6 a 3.7). Neotriasali ňou tak výrazné politické zmeny v roku 1918 a v roku 1939, ako sme boli tomu svedkom pri národnostnej štruktúre. Ako uvádza Švorc (2018) vzťah medzi konfesiou a etnicitou bol v Uhorsku špecifický, cirkvi v Uhorsku neboli národnostne jednoliatymi útvarmi. Vo vzťahu k národnosti platilo, že čím bol národ silnejší a etablovanejší územne, politicky, historicky a kultúrne, tým menej potrebovali jeho členovia vierovyznanie a cirkev na upevnenie vlastnej etnicity. Slovenskú náboženskú scénu dlhodobo charakterizuje silné postavenie západného kresťanstva s miernymi východnými vplyvmi a vplyvu judaizmu. V západnom kresťanskom prúde má zasa dlhodobo najvýraznejšie zastúpenie rímskokatolícka konfesia spolu s evanjelickou a.v. Pozícia rímskokatolíckej konfesie je dominantná ako v rámci Slovenska, tak aj v rámci Nitry. Pozícia evanjelickej a.v. konfesie je v Nitre pomerne nevýrazná, čo je ľahko vysvetliteľné v súvislosti s veľkými migráciami nemeckého obyvateľstva najmä do banských oblastí Slovenska v stredoveku.

Tabuľka 3.6 Vývoj štruktúry obyvateľov Nitry podľa náboženského vyznania (podiely v %)

Vierovyznanie	1880	1910	1921	1950	2001	2011
rímskokatolícke	70,5	74,5	75,9	91,8	74,2	66,1
evanjelické a. v.	1,2	1,7	1,4	4,3	2,8	2,6
gréckokatolícke	0,0	0,2	0,0	0,5	0,3	0,4
reformované katolícke	0,5	1,2	0,5	0,3	0,2	0,3
pravoslávne	0,0	0	0,1	0,1	0,1	0,2
židovské	27,7	22,3	20,4	0,6	0,1	0,0
iné a bez vyznania	0,1	0,1	1,7	2,4	n	n
iné	n	n	n	n	0,9	1,5
bez vyznania	n	n	n	n	17,2	18,2
neudané	n	n	n	n	4,2	10,7

Zdroj: SASD (2014-2019)

Tabuľka 3.7 Vývoj štruktúry obyvateľov SR podľa náboženského vyznania (podiely v %)

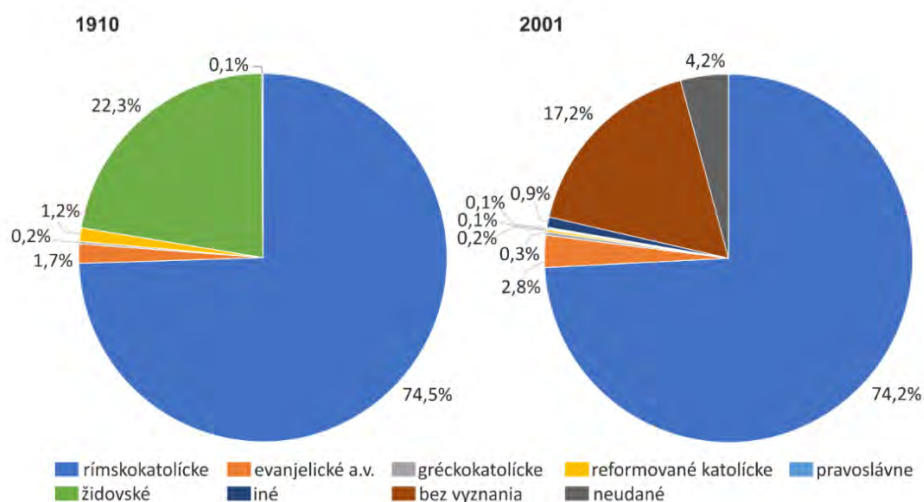
Vierovyznanie	1890	1910	1921	1950	2001	2011
rímskokatolícke	67,2	69,6	71	76,2	68,9	62
evanjelické a. v.	14,8	13,5	12,8	12,9	6,9	5,9
gréckokatolícke	7,1	6,8	6,4	6,6	4,1	3,8
reformované katolícke	5,4	5,2	4,7	3,2	2	1,8
pravoslávne	0,0	0,0	0,0	0,2	0,9	0,9
židovské	5,4	4,8	4,5	0,2	0,0	0,0
iné a bez vyznania	0,0	0,0	0,6	0,3	n	n
iné	n	n	n	n	1,1	1,5
bez vyznania	n	n	n	n	9,8	13
neudané	n	n	n	n	3	10,6

Zdroj: SASD (2014-2019)

Z dát, ktoré obsahujú tabuľky 3.6 a 3.7 sa dá vyčítať celý rad zaujímavých poznatkov, na niektoré z nich upozorníme. Začneme trochu od konca konštatovaním, že počas obdobia socializmu sa po rímskokatolíckom vierovyznaní stáva druhou najpočetnejšou skupinou bezkonfesijné obyvateľstvo, čo je štatisticky exaktne dokázané sčítaniami obyvateľstva od roku 1991. Bezkonfesijné obyvateľstvo je však z hľadiska svetonázoru pomerne heterogénne, v skupine bez vyznania sú necirkevní veriaci, agnosticci, ateisti a iní. Aj tento fakt je v dôsledku 40 rokov trvajúceho obdobia prenasledovania cirkví a náboženstiev v Československu pochopiteľný. Hneď treba upozorniť aj na vysoký podiel kategórie „neudané“ na Slovensku aj v Nitre, čo platí najmä o spomínanom, nie celkom vydatom sčítaní v roku 2011. Tu sa môžeme len domnievať, že táto vysoká hodnota ide pravdepodobne na vrub viacerých skutočností, najmä nechote „podeliť sa“ o takýto veľmi osobný údaj a niekedy snáď pôsobila aj nerozhodnosť „kam vlastne z hľadiska vierovyznania patríť“.

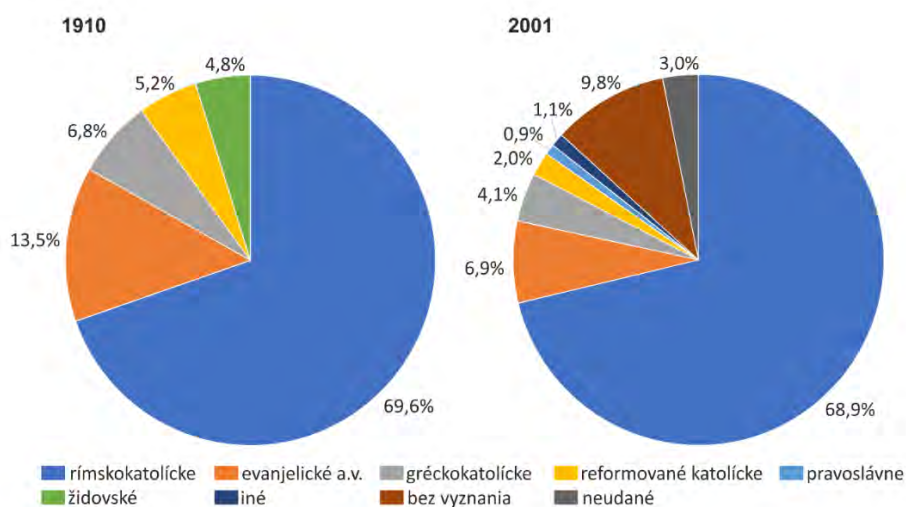
Ako sme už uviedli najvýraznejšie zastúpenie na slovenskej náboženskej scéne i v Nitre mala rímskokatolícka cirkev, čo platí nielen o sledovanom období, ale minimálne od čias protireformácie a rekatolizácie v Uhorsku. Rímskokatolícka cirkev má v Nitre mierne vyššie zastúpenie ako na Slovensku vo všetkých uvedených rokoch sčítania, s výrazným predčenením Slovenska v roku 1950. V Nitre sa štatisticky výraznejšie prejavili dôsledky odchodu Maďarov po vzniku Slovenského štátu a Nemcov po druhej svetovej vojne, a tiež odsunov židov počas Slovenského štátu do koncentračných táborov, ako v rámci celého Slovenska. Je zrejme, že spoločenské procesy v období „budovania socializmu“ boli, okrem iného, primárne zamerané na oslabenie vplyvu rímskokatolíckej cirkvi ako najväčšej cirkvi, na vylúčenie pôsobenia cirkvi z občianskej sféry, na zúženie

pôsobenia cirkvi len na náboženské úkony a na vyučovanie náboženstva na školách, pochopiteľne pod štátnym dozorom (Pešek, Barnovský, 1997). Výsledkom týchto snáh je mierny pokles podielu rímskokatolíkov v roku 2001 a spomínaný prudký nárast kategórie „bez vyznania“. Zníženie podielu rímskokatolíkov v Nitre i na Slovensku v roku 2011 v porovnaní s rokom 2001 nepovažujeme za vhodné hodnotiť ako znižovanie podielu tejto konfesie, ale skôr ako dôsledok spomínanej možnej „statistickej chyby“ a obavy zo zneužitia dát pri sčítaní v roku 2011, čoho dôsledkom je aj uvedené prudké zvýšenie podielu skupiny „neudané“.



Graf 3.4 Náboženská štruktúra Nitry v rokoch 1910 a 2001

Zdroj: SASD (2014-19)



Graf 3.5 Náboženská štruktúra Slovenska v rokoch 1910 a 2001

Zdroj: SASD (2014-19)

Na Slovensku sú dlhodobo druhou najpočetnejšou konfesiou evanjelici a.v. Po vzniku Československa v roku 1918 sa ich podiel pri každom sčítaní až do roku 1950 pohyboval v medziach 12-15 %. Ich podiel po 40 rokoch socializmu klesol o polovicu, na hodnoty medzi 6-7 %. V Nitre bol vývoj tejto konfesie celkom odlišný. Podiel evanjelikov a.v. sa po vzniku Československa, ale už aj predtým, pohyboval okolo 1,5 %, v roku 1950 však v dôsledku viackrát spomínaných politických udalostí v 40. rokoch stúpol až na hodnotu 4,3 %. V roku 2001 bol podiel evanjelikov a.v. v Nitre už „len“ 2,8 %. Tými úvodzovkami pri slovíčku len chceme upozorniť na skutočnosť, že 4,3 % evanjelikov a.v. v roku 1950 bolo z celkového počtu obyvateľov Nitry 22 203 a 2,8 % evanjelikov a.v. v roku 2001 bolo z celkového počtu obyvateľov Nitry 87 285, teda absolútny nárast evanjelikov a.v. na jednej strane, ale ich relatívny pokles na strane druhej. Úvaha, že v rokoch 1950-1989 prichádzali do Nitry z okolitých dedín prevažne rímskokatolíci je síce opodstatnená, ale trochu špekulatívna. Sledovanie podielov a absolútnych hodnôt pri hodnotení štruktúr obyvateľstva je vždy veľmi dôležité.

V súvislosti s hodnotením vývoja štruktúry obyvateľstva Nitry podľa vierovyznania je potrebné sa zmieniť o židovskej konfesii. Podiel tohto vierovyznania bol v Nitre pri vzniku Československej republiky v roku 1918 vyšší ako 20 %, pričom v roku 1880 bol podiel tohto vierovyznania až 27,7 %. Jeho podiel v rámci Slovenska bol v tomto čase podstatne nižší, ale hodnota okolo 5 % je stále pomerne vysoká. Už skôr sme spomínali, že ešte v roku 1940 žilo v Nitre 4 443 židov, čo bolo stále takmer 20 % jej populácie. Tento vysoký počet židov v Nitre v čase Uhorska a aj v Československu pred rokom 1940 nepriamo poukazuje na dlhodobejší hospodársky význam Nitry na Slovensku, najmä v oblasti obchodu a finančníctva. Dôvody poklesu podielu tejto konfesie v Nitre na hodnotu 0,6 % v roku 1950 a 0,1 % v roku 2001 sme popísali už skôr. Gréckokatolícke vierovyznanie ako aj reformované katolícke, ktoré majú na Slovensku pomerne významné zastúpenie, sa v Nitre pohybujú a aj v minulosti pohybovali na úrovni okolo 0,2 %. Pri týchto dvoch vierovyznaniach sa najvýraznejšie prejavuje na Slovensku regionálny aspekt. Gréckokatolíci sú koncentrovaní na severovýchode Slovenska, reformovaní katolíci na juhu, naviazaní na obyvateľov maďarskej národnosti.

4 Vývoj priemyslu Nitry do roku 1989

4.1 Začiatky remeselníckej výroby

Nitra bola v stredoveku až do zrušenia poddanstva v Rakúsko-Uhorsku v roku 1848 poddanským mestom nitrianskych biskupov. Výnimku tvorí krátke obdobie v rokoch 1248 až 1288, kedy jej boli udelené uhorským kráľom Belom IV. mestské výsady a Nitra sa stala na 40 rokov slobodným kráľovským mestom. Tieto výsady sa však týkali len Dolného mesta, hrad s Horným mestom zostali aj naďalej majetkom biskupstva. Pokiaľ sa teda hovorí o stredovekej Nitre, myslí sa tým obyčajne dnešné Horné mesto. Dolné mesto sa vyvíjalo z trhových osád, ktoré vznikli pozdĺž starých obchodných ciest, vedúcich od juhu a západu. Tieto osady sa časom postupným aditívnym rozširovaním zlúčili do súvislej zástavby. Do roku 1848 tvorilo mesto päť samostatných častí s vlastným richtárom: 1. Horné mesto, 2. Podhradie, 3. Osada Ďurková, 4. Kapitulská ulica ako poddanská remeselnícka osada Nitrianskej kapituly a 5. Dolné mesto. Všetky tieto časti sa v r. 1848 zlúčili a vytvorili mesto Nitra so zriadeným magistrátom (Fojtík ed., 1977).

Podľa vtedajších daňových súpisov (viedli sa od roku 1752) bolo za jednotlivé časti spisované koľko tam bolo rodín a domov a aj koľko bolo jednotlivých remeselníkov, želiarov, podželiarov a zemanov. Remeselníci v tom období tvorili významnú časť obyvateľov mesta, tak z pohľadu ich samotnej početnosti, ako aj z pohľadu pracovných príležitostí, ktoré vytvárali. Väčšina cechov sa formovala v rokoch 1580-1640, pričom najdôležitejšími z nich boli cechy obuvníkov, kováčov a zámočníkov, mäsiarov, kožušníkov, mlynárov, halenárov a ďalších. Koncom 17. storočia bolo v Nitre 13 cechov, v ktorých bolo zastúpených 40 remesiel. Podľa daňového súpisu z 18. storočia, z rokov 1776-1777, bolo v Dolnom meste 116 remeselníkov, ktorí zastupovali 42 remesiel. Najviac bolo čižmárov (21), halenárov (11), krajčírov (7), obuvníkov a pekárov (po 5). Sedem remeselníkov malo súčasne aj obchod. Nariadenie richtára Juraja Cséfalvayho určilo v roku 1800 pracovnú povinnosť, podľa ktorého tovaríš musel pracovať po celý rok od piatej do večera do ôsmej hodiny, s prestávkou na obed a olovrant (Löfflerová, 2009).

Existencia cechov má na Slovensku dlhú tradíciu. Zmienka o nich a pravidlách ich fungovania sa zachovala síce už v listine z roku 1448, ale Špiesz (1972) tvrdí, že stanovy cechu boli spísané až v roku 1568. Špiesz ale sám uznáva, že už rok 1307 je prvou zmienkou o cechu v Uhorsku vôbec. Najstarší známy doklad máme zo spomínaného roku 1307 pochádza z Košíc, kde mali kožušníci vytvorené záujmové združenie. Najstaršie písomné stanovy cechu sú doložené z roku 1415, v ktorých sa spomína cech ševcov z Podolínce (Špiesz, 1972). K rozvoju remeselnej výroby dochádza v Uhorsku najmä v 15. storočí, čo bolo podmienené novými výrobnými postupmi a aj práve vytváraním záujmových organizácií remeselníkov, cechov. Nové výrobné postupy sa uplatňovali najmä v textilnom odvetví (pláteníctvo, súkenníctvo a barchetárstvo). V 15. storočí vzrástli v mestách nielen počty remeselníkov, ale aj špecializácie a nové remeslá. Ako už bolo spomenuté, najvýznamnejšími remeselníckymi strediskami v tom čase boli na území dnešného Slovenska najmä obchodné a bankské mestá, napr. Košice, Bratislava, Bardejov, Prešov, Kremnica, Trnava, Levoča, Kežmarok, Banská Bystrica a iné. Prevažovali remeslá zameriavajúce sa na denné potreby domácností, na potravinárske a spotrebné výrobky (mäsiari, pekári, hrnčiari, ševci, krajčíri, mlynári a iní). Nasledovali kožiarske a textilné odvetvia, ktoré však už vyrábali aj pre širší trh. V niektorých mestách mali už v tom čase významnú úlohu aj remeslá spracovávajúce kovy (kováči, zámočníci, mečiari,

ostrohári, panciernici a zvonolejáři) a drevo (tesári, stolári, kolári a rezbári) (Špiesz, 1972).

Začiatkom 19. storočia patrila už aj Nitra medzi významné remeselnícke strediská na Slovensku. V roku 1828 tu bolo zastúpených 43 remesiel, v ktorých pracovalo 262 majstrov a 177 tovarišov. Mesto však aj napriek tomu malo stále poľnohospodársky charakter a žiadne remeslo nevyrábalo pre trh vo veľkom (Fojtík ed., 1977). Pri sledovaní tab. 4.1 považujeme za vhodné upozorniť na tri skutočnosti. V rozmedzí hodnotených 76 rokov si stabilný, pomerne vysoký počet zachovali čižmári, halenári, obuvníci, prípadne kramári a kožušníci. Druhou pozoruhodnou skutočnosťou je prudký nárast remesiel súvisiacich so spracovaním železa a dreva (kováči, obchodníci so železom, tesári, stolári a kotláři). Treťou zaujímavosťou je výrazný nárast krajčírov a murárov.

Tabuľka 4.1 Remeslá a živnosti v Nitre v Dolnom meste v rokoch 1752 a 1828

Rok 1752		Rok 1828	
remeslo	počet	remeslo	počet
		cukrár	1
čižmári	20	čižmári	19
debnári	3		
garbiar	1		
gombikári	2	gombikári	4
halenári	17	halenári	15
hodinár	1	hodinári	3
hrebenár	1	hrebenári	2
hrnčiari	3	hrnčiari	4
hudobníci	2		
ihliar	1		
klampiar	1		
klobučníci	5	klobučník	1
kníhviazači	2	kníhviazač	1
kolár	1	kotláři	8
		kotlár	1
kováči	5	kováči	15
kožušníci	6	kožušníci	6
krajčír nemecký	1	krajčíři	38
krajčíři uhorskí	6		
kramári	6	kramári	12
maliar	1	maliar kariet	1
másiari	6	másiari	4
medikováč	1	mediar	1
medovníkár	1	medovníkár	1
murári	3	murári	49
mydliari	2	mydliari	2
obchodník s volmi	1		
		obchodníci so železom	23
obuvníci	7	obuvníci	10
		oceliar	1
		okuliarnik	1
pekár	1	pekári	7
		potrubník	1
		puškári	2
ránhojči	3		
remenár	1		

		rukavičkár	1
sedlár	1	sedlár	1
sitár	1		
sklenár	1	sklenári	4
sochár	1		
stavitel'	1	stavitelia	3
stolári	3	stolári	10
strihač súkna	1		
súkenníci	3		
tesár	1	tesári	18
tkáč	1	tkáč	1
tokár	1	tokár	1
zámočníci	4	zámočníci	6
zlatníci	3	zlatník	1
<i>spolu</i>	<i>114</i>	<i>spolu</i>	<i>262</i>

Zdroj: Fusek, Zemene (1998)

Mimo oficiálnej remeselnícko-živnostníckej štatistiky zostali krčmári a hostinskí, ktorých ešte stále ponímali ako nájomcov jedného z vrchnostenských regálnych práv a nie ako živnostníkov. Podobné postavenie mali aj mlynári, užívatelia ďalšieho regálneho práva. Naproti tomu rovnaký pôvod mäsiarskej živnosti sa už nepociťoval a mäsiari sa už dávnejšie evidovali medzi remeselníkmi. Opačný proces prebiehal pri ránhojičoch, ktorí v 18. storočí patrili ešte k remeselníkom, no v 19. storočí sa už postupne zmenili v príslušníkov výsadných slobodných povolání. Privilegovaným povolaním, sprvu privátnym a dedičným, od roku 1722 poštátneným, bola i poštová preprava zásielok a osôb. V prvej polovici 19. storočia sa v Nitre križovalo 5 dôležitých nadregionálnych poštových liniek: prvá viedla z Nitry cez Vráble a Levice do bankských miest na strednom a východnom Slovensku, druhá z Nitry cez Zálužie a Sered' na Bratislavu, tretia z Nitry cez Hlohovec a Trnavu a ďalej na Moravu a do Sliezska, štvrtá z Nitry cez Topoľčany a Bojnice ďalej na Turiec, Oravu a do Poľska a nakoniec štvrtá z Nitry cez Nové Zámky a Ostrihom do Budína. Nitriansky magistrát v roku 1775 zakotvil do mestského štatútu povinnosť obyvateľov udržiavať tieto poštové cesty v zjazdnom stave (Fusek, Zemene, 1998).

4.2 Základné etapy vývoja priemyslu na Slovensku

Slovensko sa všeobecne považuje za mladé priemyselné územie. Na druhej strane, história aktivít majúci charakter priemyselnej výroby pred nástupom moderného priemyslu na Slovensku, najmä ťažba a spracovanie rúd farebných kovov a železa, tu má však dlhú históriu a siaha ďaleko do minulosti. V zhode s viacerými autormi (Jaura, 1988; Mládek, 1990 i iní), priemysel dlhé obdobie nemal dominantné postavenie v hospodárstve Slovenska. Prakticky až v období 1948-1985 bola ukončená industrializácia Slovenska a zhruba od 70. rokov 20. storočia, keď sa naplno rozbehla výroba vo viacerých v komunistickej ére vybudovaných priemyselných závodoch, získava priemysel vedúce postavenie v ekonomike Slovenska. Zaujímavým je porovnanie, že zatiaľ čo v Česku sa počet zamestnaných v priemysle a poľnohospodárstve vyrovnal už v roku 1893 a na Morave v roku 1913, na Slovensku sa tak stalo až v roku 1962 (Jaura, 1988).

Pri hodnotení doterajšieho vývoja priemyslu na Slovensku môžeme v zhode s viacerými autormi identifikovať štyri základné rozvojové etapy, ktorých medzníky sú totožné s významnými spoločensko-politickými zmenami dotýkajúcimi sa Slovenska (Mládek, 1990; Popjaková, 1998; Kulla, 2005 a iní). Týmito obdobiami sú:

- obdobie do roku 1918 (1867 – 28.10.1918),
- obdobie od roku 1918 do roku 1948 (28.10.1918 – 25.2.1948),
- obdobie od roku 1948 do roku 1989 (25.2.1948 – 17.11.1989) a
- obdobie po roku 1989 (po 17.11.1989 – trvá).

Kvôli prehľadnosti uvedieme schematicky následnosť „obdobie/spoločensko-politická zmena – nové impulzy rozvoja priemyslu na Slovensku – zmeny v priemysle Slovenska“ v tabuľke.

Tabuľka 4.2 Základné etapy vývoja priemyslu na Slovensku

<i>Obdobie/politická zmena</i>	<i>Nové impulzy rozvoja priemyslu</i>	<i>Zmeny priemyslu Slovenska</i>
1867 – 1918 rakúsko-uhorské vyrovnanie	<ul style="list-style-type: none"> - všeobecný hospodársky rozvoj Uhorska - hromadenie domáceho kapitálu - prílev zahraničného kapitálu - rôzne formy štátnej podpory 	<ul style="list-style-type: none"> - nástup rozvoja moderného priemyslu - rýchly rozvoj výstavby priemyselných závodov - výstavba veľkých priem. závodov
1918 – 1948 vznik Československej republiky	<ul style="list-style-type: none"> - strata rakúsko-uhorských trhov - prerušenie vzťahov s Budapešťou a Viedňou - úbytok rakúskeho kapitálu - tendencie premiestniť priemyslú výrobu do Česka 	<ul style="list-style-type: none"> - koniec výroby a zatváranie menších závodov - stagnácia a znižovanie výroby veľkých závodov - oživenie priemyslu v 30. rokoch, pred 2. sv.vojnou
1948 – 1989 nástup komunizmu v Československu	<ul style="list-style-type: none"> - spriemyselňovanie Slovenska - upevňovanie centrálného riadenia štátu - rozvoj spolupráce v rámci krajín RVHP - rozvoj urbanizácie Slovenska 	<ul style="list-style-type: none"> - zoštatnenie priemyslu - rozsiahla výstavba nových priemyselných závodov - obnova a rýchly rozvoj starých závodov - implantácia nových odvetví priemyslu - rovnomerný masívny regionálny rozvoj priemyslu na Slovensku
1989 – pád komunizmu v krajinách strednej a východnej Európy	<ul style="list-style-type: none"> - demokratizácia spoločnosti - nástup trhovej ekonomiky - zrušenie trhu v rámci RVHP - vznik samostatného Slovenska - prílev zahraničných investícií 	<ul style="list-style-type: none"> - prudký pokles zamestnanosti v priemysle - privatizácia priemyslu - likvidácia neprosperujúcich závodov - globalizácia - vstup zahraničných firiem - dynamický rozvoj vybraných odvetví priemyslu - razantný nástup automobilového priemyslu

Zdroj: Zostavené autormi

Uvedená tabuľka a následnosť javov „politická zmena – nové impulzy rozvoja – vývoj priemyslu“ je zostavená pre celé Slovensko. Ak by sme však znížili rozsah záberu a zamerali sa na menší región, prípadne aj na jednotlivé väčšie mesto, napr. Bratislava, prípadne Nitra, zistili by sme, že predložená následnosť javov má univerzálnejšiu platnosť.

Priemysel Nitry má už za sebou viac ako 150-ročnú históriu, ak budeme považovať za začiatok moderného priemyslu v Nitre vybudovanie parného mlynu Arpád v roku 1863. S určitým prižmúrením oka môžeme potom na vývoj priemyslu v Nitre aplikovať teoretický pohľad na všeobecné tendencie vývoja priemyslu v globálnej mierke, resp. v mierke Slovenska. Popjaková (2001) vo svojej práci vyčleňuje tri základné etapy vo vývoji priemyslu, pričom ako hlavné kritérium ich identifikácie použila základnú technológiu výroby, s ktorou pochopiteľne súviseli aj rozhodujúce finančné a ekonomické vzťahy, ako aj spôsoby riadenia závodov. Jednotlivé etapy môžeme podľa citovanej autorky (a aj v zmysle kapitoly 2.1.2) charakterizovať nasledovne:

Prvá etapa – počiatočná etapa rozvoja priemyslu. Jej začiatky siahajú v celosvetovom globálnom hodnotení do druhej polovice 18. storočia, v Nitre do druhej polovice 19. storočia, kedy začal proces transformácie remesiel a manufaktúr na moderné priemyselné závody, ktoré využívali strojovú výrobu a v začiatkoch parný pohon. Typickými črtami nového priemyslu bola teda strojová výroba, produkcia veľkého množstva výrobkov rovnakej kvality a práca pre širší trh, presahujúca hranice mesta, regiónu a často aj štátu. Táto etapa končila vo svete približne na prelome 70. a 80. rokov 19. storočia, kedy už začína ustupovať aj hegemonia Veľkej Británie vo svetovom priemysle. V Nitre by sme mohli ukončenie tejto etapy situovať do konca 30. rokov 20. storočia.

Druhá etapa – je často označovaná ako „fordizmus“, časovo naviazala na predchádzajúcu etapu a zhora sa dá v globálnej mierke ohraničiť prelomom 60. a 70. rokov 20. storočia. Jej názov odvodil taliansky ekonóm a intelektuál A. Gramsci v roku 1971 od zavedenia nového spôsobu výroby automobilov Henrym Fordom v USA. Ford zaviedol v roku 1913 v Highland Parku v Michigane ako prvý pri výrobe automobilov montážnu linku. Tento technologický postup umožňoval masovú produkciu štandardizovaných výrobkov, ktoré rešpektovali rozširujúci sa trh masového konzumenta regulovaný keynesianskymi makro-ekonomickými opatreniami. Od zavedenia montážnych liniek zaznamenal priemysel prudký kvalitatívny (nástup strojárenského, elektrotechnického, chemického a farmaceutického priemyslu), ale hlavne kvantitatívny rast. Aj v Nitre, po skončení druhej svetovej vojny, táto nová etapa vývoja priemyslu naviazala na predchádzajúci vývoj a jej začiatok a prakticky celý priebeh bol spojený so socialistickým vývojom štátu. Ukončenie tejto etapy môžeme v Nitre datovať do konca 80. rokov 20. storočia, dalo by sa povedať aj presnejšie, do roku 1989.

Tretia etapa – je vo všeobecnosti označovaná ako postfordizmus alebo v spojení s vývojom spoločnosti všeobecne, postmodernizmus. Vo svete začína od začiatku spomínaných 70. rokov 20. storočia, trvá dodnes. Postfordizmus je označovaný ako nový systém kapitalistickej akumulácie kapitálu a v jeho pozadí stála najskôr internacionalizácia a neskôr, od 90. rokov 20. storočia, hlavne globalizácia priemyselnej výroby (pozri kap. 6). Typickými črtami vývoja priemyslu v tejto etape sú najmä elasticnosť a makroregionálna relokácia. Na Slovensku, s dopadom na vývoj priemyslu v Nitre, môžeme datovať iniciálne prejavy tejto etapy oficiálne do začiatku 90. rokov 20. storočia, keď sme sa po páde „železnej opony“ stali ekonomicky súčasťou globálnej svetovej spoločnosti. Skutočnosť ale lepšie odpovedá začiatok tejto etapy začiatku prvého decenia 21. storočia, kedy sa po predchádzajúcich politických zmenách Slovensko stalo atraktívne pre zahraničných investorov. Túto etapu môžeme charakterizovať nasledovnými prejavmi:

- vo vyspelých štátoch je typický proces deindustrializácie hospodárstva, rastie význam terciérnych a kvartérnych aktivít, ekonomika a aj sociálna sféra vyspelých štátov sveta nadobúda charakter post-industriálnej spoločnosti,
- nastávajú ďalšie štrukturálne zmeny v priemysle, keď v priemyselnej výrobe získavajú rozhodujúci význam nové vysoko technologické odvetvia, ako sú odvetvia

elektroniky, presná a jemná mechanika, odvetvia organickej chémie, farmácie, letecký a kozmický priemysel a i.,

- prebiehajú razantné zmeny v priestorovom rozmiestnení priemyslu, nové priemyselné oblasti sú formované na všetkých priestorových úrovniach, od globálnej, cez národnú a regionálnu mierku až po lokálnu; na globálnej úrovni môžeme uviesť ako príklad prudko sa rozvíjajúci priemysel v Číne a iných východoázijských krajinách, na regionálnej a lokálnej úrovni napr. automobilový priemysel na západnom Slovensku, vrátane priemyslu Nitry,
- v priemysle získavajú na jednej strane rozhodujúci význam nové technológie, veda, výskum a vývoj, na druhej strane pozorujeme razantnú relokáciu početných odvetví priemyslu do nízko nákladových oblastí, najmä v súvislosti s lacnejšou pracovnou silou,
- pozorujeme významné organizačné a inštitucionálne zmeny, posilňovanie nadnárodných spoločností, ich rôzne formy fúzií a vytváranie globálnych produkčných sietí, pričom sa formujú výrazné vertikálne vzťahy v organizácii priemyselnej výroby, čo je typické najmä pre automobilový priemysel,
- nastávajú zmeny v zamestnanosti, v priemysle podmienené najmä robotizáciou, zvýšenými nárokmi na kvalifikáciu pracovnej sily, jej flexibilitu, zväčšovaním problému nájdenia a udržania si zamestnania, migráciou pracovných síl, vrátane zahraničnej a inými skutočnosťami,
- výrazne sa prejavuje globalizácia priemyslu, rastie význam nadnárodných spoločností využívajúcich výhody jednotlivých štátov a regiónov sveta, vrátane spomínanej lacnej pracovnej sily, pri relokácii priemyslu; globalizácia sa dotýka sektorov, ktoré priemysel ovplyvňujú (trhy, finančné inštitúcie, sociálna sféra, životné prostredie a i.),
- mení sa motivácia, ekonomické myslenie a správanie firiem, pričom kľúčovým fenoménom však zostáva stále zisk; socializácia zamestnaneckých vzťahov, ekologizácia výroby, genéza novej hierarchie hodnôt a všeobecne humanizácia života, zostávajú stále skôr v deklaratívnej rovine.

4.3 Vývoj priemyslu v Nitre od polovice 19. storočia

4.3.1 Všeobecné poznámky k vývoju priemyslu na Slovensku do roku 1918

Významným politickým predpokladom pre industrializáciu územia Slovenska bolo rakúsko-uhorské vyrovnanie v roku 1867, ktoré vytvorilo priaznivé podmienky pre celkový hospodársky rozvoj Uhorska a následne aj pre znižovanie rozdielov v životnej úrovni v porovnaní s vyspelejšou rakúskou časťou monarchie. Politické osamostatnenie Uhorska sa odrazilo, okrem iného, v prudkom rozvoji priemyselného podnikania. Uhorská vláda podporovala industrializáciu krajiny prijatím viacerých zákonov, boli to tzv. industrializačné zákony prijaté postupne v rokoch 1881, 1890 a 1907, ktoré okrem iného podporovali aj prílev zahraničného kapitálu. Prijaté boli tieto zákony pre rozvoj priemyslu (Halloun, 1995):

1. Poskytovanie úľav na daniach a rôznych poplatkoch pre priemyselné podniky.
2. Výhodné železničné tarify pre prepravu surovín a výrobkov.
3. Priame finančné subvencie.
4. Pravidelné štátne objednávky na odbyt (výrobky najmä pre armádu).
5. Colné opatrenia na ochranu domácej výroby pred zahraničnou konkurenciou.

Uvedený autor upozorňuje, že neskôr, v medzivojnovom období, českí národohospodári označovali túto hospodársku politiku Uhorska za „skleníkovú“, z čoho vyplývalo, že slovenský priemysel, ktorý vznikol pred rokom 1918 bol vybudovaný pod umelou ochranou a nie za prirodzených trhových podmienok. Z tohto dôvodu je menej konkurencie schopný v trhovej ekonomike.

Do priemyslu Uhorska, okrem domáceho kapitálu, prichádzal najmä rakúsky, francúzsky, anglický a nemecký kapitál. „Slovenská buržoázia“ nemala dostatok finančných prostriedkov pre priemyselné podnikanie, ale takisto jej v podnikaní bránili politické bariéry. Na územie Slovenska pri rozvoji priemyslu pred prvou svetovou vojnou takto prichádzal najmä rakúsky a uhorský kapitál. Viacerí autori upozorňujú, že industrializácia Slovenska sa stala jedným z nástrojov maďarizácie na Slovensku (Jaura, 1988).

Na prelome 19. a 20. storočia sa na Slovensku venovala pozornosť výstavbe závodov tzv. ľahkého priemyslu, typických pre počiatočnú fázu industrializácie. Išlo hlavne o textilný, potravinársky, papierenský, drevársky a kožiarsky priemysel, pričom tieto odvetvia priemyslu mali na Slovensku surovinovú základňu. Do roku 1910 bolo na území dnešného Slovenska založených okolo 67 000 živnostenských závodov, resp. prevádzok, z ktorých len 619 s viac ako 20 zamestnancami môžeme označiť za priemyselné alebo továrenské. Z tohto počtu priemyselných závodov však malo iba 126 viac ako 100 zamestnancov a len päť závodov malo viac ako 1 000 zamestnaných osôb (do tohto stavu štatistika započítavala okrem robotníkov aj úradníkov a technickú inteligenciu) (Halloun, 1995).

Na druhej strane treba podotknúť, že do roku 1918 sa na Slovensku vybuďovalo niekoľko priemyselných závodov patriacich k najväčším svojho druhu v strednej Európe, ako napríklad textilný závod firmy Mautner v Ružomberku, chemické závody Dynamit-Nobel v Bratislave, cukrovar v Trnave alebo mlyn vo Veľkom Šariši. Všeobecne však možno konštatovať, že v roku 1918 jednoznačne prevládala v hospodárstve Slovenska poľnohospodárska výroba s viacerými feudálnymi prežitkami a zachovával sa neúmerne veľký podiel remeselnej malovýroby a aj domácej ručnej výroby. Vzhľadom na celkový stav obyvateľstva činného v hospodárstve Slovenska, tvoril podiel osôb pripadajúcich na priemysel, baníctvo a stavebníctvo v tomto roku len asi 20,9 %, zatiaľ čo v poľnohospodárstve, lesníctve a rybárstve pracovalo až 52,7 % v povolani činného obyvateľstva (Halloun 1995).

4.3.2 Vývoj priemyslu Nitry do roku 1918

Takže aj rozvoju podnikania v oblasti priemyslu v Nitre bránil v druhej polovici 19. storočia najmä nedostatok kapitálu. Toto bol jeden z dôvodov, že v roku 1863 vznikla Nitrianska sporiteľňa a v nasledujúcom roku Ľudová banka. K peňažným ústavom pribudli v roku 1872 ešte dva ďalšie (Krčmár, 2006). Obyvatelia Nitry sa pred rakúsko-uhorským vyrovnaním v roku 1867 zapodievali prevažne poľnohospodárstvom a remeslami, preto neprekvapuje, že aj priemysel sa zamerl spočiatku výlučne na spracovanie poľnohospodárskych plodín, ktoré sa pestovali v širšom okolí mesta (Gergelyi, 1969).

Začiatky nitrianskeho priemyslu spadajú do roku 1863, kedy sa v Nitre vybuďoval prvý parný mlyn Arpád (obr. 4.1). V mlyne na začiatku pracovalo 65 robotníkov, neskôr sa ich počet zvýšil až na 100. Mlyn tvorilo sedem budov postavených na ploche 0,66 ha. Pracoval na parný pohon a v prevádzke bol do roku 1873. Do prevádzky ho opäť spustili po 1. svetovej vojne v roku 1922. Kapacita mlyna sa pohybovala okolo 500 q obilia denne. V roku 1873 začala v nitrianskej časti Párovce vyrábať rôzne náradia a stroje Nitrianska strojárň, ktorá bola filiálkou nemeckej firmy Rapp a Speisser. Nitrianska

mliekareň bola založená v roku 1888 a v roku 1890 sa magistrát mesta rozhodol vybudovať modernú kruhovú tehliarsku pec. Najväčším priemyselným podnikom v Nitre však bola v roku 1890 Nitrianska plynáreň (Krčmár, 2006).

V roku 1895 bol založený Nitriansky pivovar a sladovňa s ročnou kapacitou asi 12 500 hl piva a okolo 2 700 q sladu. V tomto závode pracovalo 30 robotníkov. Pivovar viackrát vyhorel a v čase medzivojnovnej hospodárskej krízy, ktorej začiatok možno datovať do októbra 1929, musel v dôsledku konkurencie českých pivovarov obmedziť výrobu, čo ho natoľko oslabilo, že v roku 1926 zanikol (Fusek, Zemene, 1998). Neskôr boli v priestoroch pivovaru umiestnené továreň na výrobu salámy, sklady na tabak a soľ a sušiareň zeleniny. Po vzniku Československej republiky v roku 1918, najmä v rokoch 1923-1924 začína na Slovensko v omnoho väčšej miere prenikať české pivo, ktoré predstavovalo silnú konkurenciu slovenským pivovarom. Brzdou slovenských pivovarov, napokon ako aj iných priemyselných podnikov, sa stali predovšetkým prepravné náklady, súvisiace s vysokými tarifnými poplatkami, ale aj nízkou kvalitou cestných komunikácií a absenciou moderných dopravných prostriedkov na Slovensku (Z dejín pivovarníctva, 1993).

Koncom 19. storočia v Nitre pribudli ďalšie štyri priemyselné podniky: strojársky podnik Verös, ktorý zamestnával 50 pracovníkov, vodný mlyn Hungaria s 30 robotníkmi, závod na výrobu cukríkov s 22 robotníkmi a plynáreň s 32 pracovníkmi (Drgoňa, 1968). V nitrianskych priemyselných podnikoch pracovalo do roku 1900 asi 600 a do prvej svetovej vojny okolo 900 robotníkov (Fojtík ed., 1977).

Dôležitým počínom, ktorý napomohol k nástupu priemyselnej výroby v Nitre, bolo sprevádzkovanie železnice Palárikovo – Šurany – Nitra v roku 1876. Dovtedy bola, od roku 1850, najbližšia železničná stanica v Trnenci n/Váhom (22 km od Nitry). Železničnú trať v úseku Nitra – Lužianky – Topoľčany otvorili až v roku 1881 a trať Lužianky – Hlohovec – Leopoldov v roku 1897. Železničné spojenie Šurany – Nové Zámky, ktoré skrátilo železničné spojenie Nitry do Ostrihomu a Pešti, vybudovali v roku 1900 (Gergelyi, 1969). V roku 1933 začal premávať aj osobný motorový vlak Nitra – Leopoldov, ako prípoj rýchlika z Bratislavy smerom na Žilinu a opačným smerom. Nitra ležala bokom od hlavných medzinárodných a nadregionálnych železničných tratí na Slovensku. Nevyhovujúce železničné spojenie Nitru mierne izolovalo a bolo pred rokom 1948 brzdou jej hospodárskeho, najmä priemyselného rozvoja (Zubácka, 1997)

Pred rokom 1918 pracovalo v Nitre ešte niekoľko menších priemyselných závodov. V Párovciach bola továreň na cigaretové dutinky, ktorá však v roku 1905 vyhorela. Nová škrobáreň začala pracovať v roku 1903, neskôr, v roku 1927 ju prestavali na cukrovar. Pred prvou svetovou vojnou existoval aj podnik Nitrianska maľovňa porcelánu. Majitelia si objednávali hotové kameninové taniere a misky zo Znojma a z Wilhelmsburgu, ktoré potom v závode v Nitre pomaľovali a vypaľovali. Oddávna boli v Nitre aj tehelne, biskupská, mestská i súkromná. Ako sme už uviedli, magistrát mesta v roku 1890 na mieste mestskej tehelne postavil modernú kruhovú tehliarsku pec. Ďalšia tehelňa pribudla neskôr aj v Mlynárčiach. Plynáreň dali do prevádzky v roku 1890 a jej pričínením sa zaviedlo v Nitre verejné osvetlenie. Elektrický prúd jej dodávala Dieselova elektrárňa v Hlohovci, ktorá vznikla v r. 1909, a na začiatku 20. stor. bola najväčšou súkromnou dieselovou elektrárnou v Hornom Uhorsku. Spočiatku v plynárni pracovalo 14 robotníkov, neskôr sa ich počet zvýšil na 21 a zamestnancov, vrátane úradníkov, mala plynáreň na konci 19. storočia až 32 (Gergelyi, 1969). V roku 1913 dokončili v Nitre výstavbu dlho očakávanej elektrárne, ktorá do roku 1915 umožnila plnú elektrifikáciu mesta. V rokoch 1900-1918 pôsobilo v Nitre sedem tlačiarň, v ktorých sa postupne tlačilo až 42 rôznych časopisov a novín (Krčmár, 2006).

Pri sumarizovaní vývoja priemyslu v Nitre v tomto prvom období treba uviesť predovšetkým nasledovné skutočnosti, ktoré boli vlastne typické pre vývoj priemyslu na celom území Slovenska:

Po prvé, rok 1914, kedy sa začala prvá svetová vojna, môžeme považovať za zavŕšenie procesu „priemyselnej revolúcie“ v Nitre a na Slovensku všeobecne; jej začiatok siaha do 60. rokov 19. storočia. Vo vyspelých krajinách sveta, vrátane napr. aj Česka, prebehol tento proces od konca 18. storočia do polovice 19. storočia, čo poukazuje na značné zaostávanie priemyselného, ale vlastne celého hospodárskeho rozvoja územia Slovenska. Nové progresívne odvetvia priemyslu, chemický a elektrotechnický, typické pre vyššiu fázu industrializácie sa na začiatku 20. storočia v Nitre neobjavili, na Slovensku sa ešte len začali rozvíjať, pričom vo vyspelých krajinách sa stali kľúčovými už v poslednej tretine 19. storočia.

Po druhé, priemysel Nitry bol charakterizovaný nízkym počtom zamestnaných v jednotlivých priemyselných závodoch a priemysel Slovenska celkovo sa v tomto období vyznačoval nízkym stupňom koncentrácie. Ako sme už uviedli v roku 1910 bolo na Slovensku len 619 prevádzok s viac ako 20 zamestnancami, ktoré môžeme označiť za priemyselné alebo továrenské, len 126 z nich malo viac ako 100 zamestnancov a iba 8 závodov malo nad 1 000 zamestnancov.

Po tretie, v období pred prvou svetovou vojnou napriek spomínanému oživeniu priemyslu mala Nitra a jej okolie, podobne ako celé Slovensko stále charakter agrárnej krajiny. V roku 1910 zamestnávali priemysel a remeslá na Slovensku spomínaných len asi 179 000 ľudí, čo bolo 17,8 % činných v hospodárstve Slovenska, zatiaľ čo v poľnohospodárstve a lesníctve pracovalo až 62,6 % ekonomicky činných osôb.

Po štvrté, priemysel v Nitre sa rozvíjal najmä na miestnych surovinách a pracoval prevažne pre regionálne obmedzený trh (parný mlyn Arpád, pivovar a sladovňa, strojársky podnik Verös, vodný mlyn Hungaria, závod na výrobu cukríkov, tehelne, tlačiarne a iné).

V roku 1863 na južnom okraji vtedajšieho mesta založil viedenský podnikateľ Ernest Back parný mlyn s názvom Arpád. Dlhú dobu to bol najväčší podnik v inak slabo priemyselnej Nitre. Mlyn tvorilo sedem budov, zamestnával 45 a neskôr až 100 robotníkov. Denne zomlel asi 500 metrických centov obilia. Po vypuknutí cholery v meste v roku 1873 slúžil ako cholerový špitál, opätovnú prevádzku obnovili až v roku 1893. V roku 1922 mlyn vyhorel, za krátky čas ho však opäť obnovili. V 30. rokoch 20. storočia pristavili k mlynu budovu lúparne, skladišťa, výrobu krmív a 33 m vysoké silo, bol to najmodernejší mlyn na Slovensku. Od roku 1935 ho premenovali na Nitrianske mlyny a lúparne, účastinná spoločnosť a k mlynu patrili aj mlyny v Trenčíne, Trnave a Ivánke pri Nitre. Postupne s rozvojom mesta sa areál mlyna dostával do centra a jeho ďalší rozvoj bol problematický. Po roku 1945 slúžili objekty mlyna ako výrobné a skladové zariadenia nitrianskym potravinárskym podnikom. Na mieste areálu mlyna po asanácii v roku 2007 otvorili v roku 2009 nákupno-zábavné centrum. Na priložených obrázkoch vidno areál mlyna ešte pred rekonštrukciou v 20. rokoch 20. storočia (obr. 4.1), demolačné práce komplexu mlyna v roku 2007 (obr. 4.2) a nákupno-zábavné centrum otvorené v roku 2009 (obr. 4.3). Problematika zachovania vybraných priemyselných objektov, ako kultúrneho dedičstva, je dnes aktuálnou témou aj geografického bádania, venujú sa jej viacerí autori (Šuška, 2008, 2014, 2019; Stašáková, Kulla, 2016 a iní).



Obrázok 4.1 Parný Arpádov mlyn okolo roku 1927
Zdroj: Krčmár (2006).



Obrázok 4.2 Demolačné práce komplexu mlyna v roku 2007 (foto: P. Korec)



Obrázok 4.3 Nákupno-zábavné centrum „Mlýny“ otvorené v roku 2009 (foto: P. Korec)

4.3.3 Vývoj priemyslu v medzivojnovom období

Tým, že slovenský priemysel po vzniku Československej republiky bol postavený do pozície „rovného s rovným“ na trhu s českým priemyslom, znamenalo to preň značnú nevýhodu, ktorá pramenila z pozície ekonomicky slabšieho partnera. Na Česko pripadalo začiatkom 20. storočia okolo 75 % priemyselnej výroby celej bývalej monarchie. Pri vzniku Československa v roku 1918, z celkového počtu zamestnaných v priemysle Československa pripadalo na priemysel Slovenska len 8,5 %. Slovenský priemysel bol ponechaný vlastnému osudu v podmienkach horšej konkurenčnej schopnosti vo väčšine odvetví. Karvaš (1935) charakterizoval obdobie po vzniku ČSR nasledovne: *„Liberalistický princíp voľnej súťaže, ktorý sa na celom území štátnom uplatňoval, bol pre slovenský priemysel pohromou, pretože do konkurenčného boja prišli živly nerovnorodé a hospodársky slabší musel vo voľnej súťaži podľahnúť. Nie je možné prevádzať splynutie dvoch území (tak rozdielnych území, pozn. autora) na princípe voľnej súťaže. To je možné len usmernenou politikou“*.

Historici, ale aj ekonómovia a geografi, zložitý proces vývoja priemyslu Slovenska po vzniku Československa hodnotia jednoducho ako stagnáciu až odbúravanie priemyslu. Za hlavné dôvody tohoto vývoja treba považovať najmä: stratu protekčnej politiky, ktorú predtým sledovala budapeštianska vláda, čím sa prejavila kapitálová slabosť priemyslu na Slovensku a tým aj neschopnosť konkurovať priemyslu českému (i), nižšiu technologickú vyspelosť priemyslu Slovenska v porovnaní s priemyslom v Čechách a na Morave (ii), strata trhov pre odbyt výrobkov priemyslu Slovenska, hlavne strata trhov v Uhorsku, pred rokom 1918 najväčší rozvoj zaznamenali na území Slovenska tie odvetvia priemyslu, ktoré využívali domáce surovinné zdroje a zároveň ich výrobky nachádzali odbyt na uhorských trhoch (iii), ekonomická zaostalosť územia Slovenska, vrátane úrovne dopravnej infraštruktúry a jej nevyhovujúcej regionálnej štruktúry, v porovnaní s českými

krajinami, na Slovensku bola stále nepriaznivá dopravná tarifná politika, čo viedlo k vysokým dopravným nákladom (iv) a nízka kúpyschopnosť obyvateľstva Slovenska (v) (Jaura, 1988).

Veľká časť českých národohospodárov zastávala v podstate názor, že historické krajiny (rozumej Čechy a Moravu, pozn. autorov) sú priemyselné, Slovensko je poľnohospodárske. Jeho priemysel je väčšinou umelý a skleníkový, v zmysle, že vznikol za protekčných podmienok v Uhorsku a môže fungovať len pomocou intervencií. Klega (1923) k tomu napísal: „*Priemysel na Slovensku sa prispôsobuje novým podmienkam menej pružne než priemysel v Čechách. Príčinou toho je, že veľká časť priemyslu vznikla na Slovensku príliš rýchlo a umelo s vládnou pomocou, zatiaľ čo priemysel v Čechách vznikol dlhú dobu prirodzenou cestou, úsilím podnikateľov v prostredí ostrej vzájomnej konkurencie.*“ Podľa súdobých českých národohospodárov sa z ekonomických dôvodov rozvoj priemyslu na Slovensku nedal realizovať. Slovensko sa malo zamerať na „svoje“ poľnohospodárstvo a vybudovať ho.

Uvedený vývoj priemyslu na Slovensku však treba vidieť aj z pohľadu ekonomiky nového štátu Československa. Je zrejmé, že aj v roku 1918 bola ekonomická efektívnosť výroby a z toho plynúce zisky prvoradé. Štát v tom čase nemal prostriedky na dotácie nerentabilných priemyselných závodov a pochopiteľne ani na rozsiahlejšiu sociálnu politiku. Hlavným cieľom bolo politicky stabilizovať štát, etablovať sa na mape sveta a získať hospodársku silu. Na potreby jeho jednotlivých regiónov vtedy „nebol čas“ (Jaura, 1988; Haloun, 1995).

Predpokladom pokračovania industrializácie Slovenska aj po roku 1918 bol teda dostatok finančných prostriedkov nielen na odstránenie škôd vzniknutých počas vojny, ale aj na celkovú modernizáciu a rozšírenie výroby. V povojnovom období však Slovensko trpelo akútnym nedostatkom finančného kapitálu, a to nielen na nové investície, ale aj na prevádzku závodov a bežné bankové operácie. Zahraničný kapitál, vrátane maďarského, sa zaujímal o investície do slovenského priemyslu len okrajovo. Jediný výdatnejší zdroj investičného kapitálu predstavovali v povojnovej kriticknej situácii vlastne len české banky. Najsilnejšie banky Čiech a Moravy sa usilovali ovládnuť predovšetkým lukratívne a perspektívne priemyselné závody, čo je v trhovej ekonomike prirodzené. V niektorých prípadoch išlo zo strany nového cudzieho vlastníka len o pasívnu exploatáciu technickej základne závodov bez nových investícií do ich rekonštrukcie (Haloun, 1995).

V podmienkach predstavených vyššie sa vyvíjal aj priemysel Nitry. Jedným z priemyselných závodov Nitry, ktorý prežil tieto krušné časy bol závod Ferrenit, ktorý ako jeden zo závodov firmy Adolf Kramer, vznikol už v roku 1911 v bývalej biskupskej záhrade. V rokoch 1920-1921 závod zrekonštruovali a rozšírili a počet zamestnancov stúpol na 120-150 ľudí. Denne vyprodukovali 9 000 kusov plochého ferrenitu rozmeru 40x40 cm. Závod Ferrenit predstavoval za prvej republiky najkoncentrovanejšiu priemyselnú zamestnanosť v Nitre, pracovalo v ňom takmer 20 % všetkých robotníkov v priemysle Nitry.

Z novozaložených podnikov mali najväčší význam cukrovar, tabaková továreň a závod na spracovanie konopí a ľanu Ľankop. Nitriansky cukrovar začal pracovať v roku 1927. Zo základnej suroviny cukrovej repy vyrábala surový cukor, cukrovú múčku, kryštalový a kockový cukor. Cukrovar bol sezónny podnik. Trvale zamestnával 12 úradníkov a 32 robotníkov, počas kampane najímal až 600 sezónnych robotníkov. Priemerná ročná kapacita predstavovala 8 000 vagónov repy, denne spracovali 105 vagónov. V pridruženej výrobni na kávové zrná trvale pracovalo 42 robotníkov. Továreň na spracovanie tabaku pod názvom Komisia pre nákup tabaku v Nitre vznikla ako štátny podnik roku 1930. Spočiatku sídlila v priestoroch bývalého pivovaru, od roku 1937 vo vlastných objektoch na Dražovskej ceste. Továreň mala takisto sezónny charakter, počas

kampane zamestnávala 200-300 robotníkov (Fusek, Zemene 1998). Závod „Lankop“, prvé slovenské družstvo pre spracovanie ľanu a konope v Ivanke pri Nitre začal vyrábať v júli 1938. Ročne spracoval 250 vagónov konope na polotovár, až 90 % produkcie bolo určených na vývoz do zahraničia. Družstvo zamestnávalo 130 pracovníkov.

K dovtedajším tlačiarňam pribudli ešte novozaložené podniky, Lev-kníhtlačiarsky a nakladateľský spolok účastinná spoločnosť (pracovala v rokoch 1921-1933) a Nakladateľské družstvo, ktoré pracovalo od roku 1925. V roku 1935 dali v Nitre do prevádzky aj paprikový mlyn, ktorý bol prvým na Slovensku (Gergelyi, 1969).

Za prvej republiky vzrástol počet nitrianskych priemyselných závodov o 12 nových akciových spoločností a družstevných firiem. Je paradoxné, že novoutvorené podniky takmer nezvýšili počet pracovných príležitostí. Spôsobila to skutočnosť, že v 30. rokoch v dôsledku veľkej svetovej hospodárskej krízy zanikli dva väčšie podniky, škrobáreň a pivovar, a že väčšina závodov mala odbytové problémy a bola nútená obmedzovať výrobu a znižovať stavy zamestnancov.

V medzivojnovom období okrem spomínaných priemyselných závodov pracovalo v meste aj niekoľko desiatok živnostníkov a remeselníkov. Kým v roku 1919, hneď po vzniku Československej republiky, sa v Nitre prevádzalo 22 remesiel, v ktorých pracovalo 387 remeselníkov, do roku 1930 sa počet remesiel zvýšil na 53, pričom v nich pracovalo už 526 remeselníkov (tab. 4.3).

Tabuľka 4.3 Stav živností v Nitre v rokoch 1919 a 1930

	1919	1930		1919	1930
<i>Živnostníci a obchodníci</i>	<i>počet</i>	<i>počet</i>	<i>Živnostníci a obchodníci</i>	<i>počet</i>	<i>počet</i>
obchodníci	92	85	stavitelia	0	9
krajčíri	63	62	kolári	7	7
konfekční krajčíri	0	26	škridličiari	5	7
kominári	0	3	mechanici	0	3
pekári	26	20	mydlári	0	1
kefári	0	2	opravári klavírov	0	1
košíkári	0	3	rukavičkári	0	1
kotlári	0	2	maliari a natierači	12	12
holiči	24	23	klampiari	13	12
čalúnnici	5	8	sítári	0	1
opravári organov	0	1	povrazníci	0	4
dlažbári	0	2	sklenári	0	9
fajkári	0	2	zámočníci	7	18
perníkari	0	5	kníhtlačiarri	6	12
murári	5	16	elektromontéri	10	8
remenári a sedlári	0	7	tesári	0	8
puškári	0	1	tokári	0	2
stolári	8	34	údenári	0	24
kožušníci	6	7	čistiarne a práčovne	7	4
umeleckí brusiči	0	2	másiari	53	8
klobučníci	0	12	cukrári	8	5
pečienkari a čističi čriev	0	1	fiakristi	11	4
výrobcovia farieb	0	1	fotografi	7	5
hodinári a zlatníci	9	14	mlynári	3	3
čizmári	0	1	umelecké ručné práce	0	4
kováci	0	9	výroba písacích nástrojov	0	1
kamenári	0	4	<i>Spolu</i>	387	526

Zdroj: Fusek, Zemene (1998)

Koncom roku 1929 vypukla veľká svetová hospodárska kríza, ktorá zasiahla aj Československo, ako štát úzko spätý so svetovým trhom. Do roku 1933 výroba čs. priemyslu poklesla na 60,2 % v porovnaní so stavom v roku 1929, počet nezamestnaných dosiahol v štáte 920 000. Na agrárnom Slovensku sa prejavili prvé príznaky krízy hlavne v poľnohospodárstve. Prudko poklesli ceny obilia a živočíšnych produktov, na vidieku bol nedostatok peňazí, roľníci nemohli splácať dlhy, ani platiť dane. Väčšina roľníkov bola nútená vrátiť sa k prírodnému hospodárstvu, čo vyvolalo úpadok živnosti a malých obchodov. Keďže nebol odbyť, podnikatelia živnostníci obmedzovali výrobu a znižovali stavy zamestnancov, počet nezamestnaných narastal. Podľa hlásení sprostredkovateľní práce bolo v Nitre v roku 1931 1 000 nezamestnaných, v roku 1932 už 3077 a v roku 1933 1 664 nezamestnaných osôb. Na prelome rokov 1935/1936 bola kríza štatisticky prekonaná, na Slovensku však stále evidovali asi 190 000 nezamestnaných. V Nitre bolo v roku 1938 bez práce 380 osôb, čo dokazuje, že za prvej republiky bola v meste skutočne permanentná nezamestnanosť (Zubácka 1977).

V roku 1939 sa v Nitre ešte vyplácala podpora v nezamestnanosti 535 osobám vo výške 84 375 Sk a v podobe 17 228 poukázok v hodnote 172 280 Sk. Už v nasledujúcom roku sa podarilo odstrániť trvalú nezamestnanosť. Príslušníci slovenskej inteligencie zaujali miesta po českých úradníkoch, vojakoch, učiteľoch, štátnych zamestnancoch, ktorí museli odísť do Protektorátu. Nezanedbateľné možnosti pre domácich obyvateľoch sa objavili aj po odsune židov. Ďalšie možnosti zamestnania sa naskytili v Nemecku, kde pre všeobecnú vojenskú povinnosť bol nedostatok pracovných síl a Nitrania si tam radi išli dobre zarobiť, pretože mzdu v markách im doma preplácali vo veľmi výhodnom kurze 1:11. V roku 1939 odišlo z Nitry do Nemecka za prácou 685 osôb a približne rovnaké množstvo chodievalo aj v nasledujúcich rokoch až do r. 1944, keď zapôsobili obavy z neustáleho bombardovania nemeckých miest anglo-americkým letectvom (Fusek, Zemene, 1998). Najväčšími výrobnými podnikmi v meste počas druhej svetovej vojny boli firmy: Aujeszky mlyn a výroba múčnych výrobkov, Babotan Anton – výroba nábytku, Baškovič Štefan – autoopravárska dielňa, Belák Vojtech – výroba pleteného tovaru, Bizoň Ján – továreň na obuv, Cukrovar účastnícka spoločnosť, Eckensteinn a spol. – sladovňa a sušiareň zeleniny, Ferrenit, účastinná spoločnosť – výroba eternitu, sklad piva, predaj palivového dreva a uhlia, Chemické laboratórium Vanitas – výroba mydla a kozmetiky, ILI-Pletiareň – výroba pleteného tovaru, Kanditov – výroba cukrikov a pečenie chleba, Karaman Ludovít – veľkopíla a výroba dreveného tovaru, Löbb Imrich – továreň na rybie konzervy, Mráz – továreň na lietadlá, Nitrianske mlyny a lúparne výroba múčnych výrobkov a mletej papriky, Plynáreň mesta – výroba a distribúcia svietiplynu, Prikryl Alojz – výroba obuvi, Račková Pavla – výroba metiel, Schmitzerov kameňolom na Šindolke, Slovenská tehelňa na Čermáni, Slovenská elektrárňa, Tomka Rudolf – továreň na obuv, Molnošská tehelňa (Fusek, Zemene 1998).

Nitra sa v medzivojnovom období nezaradila medzi významné priemyselné mestá nového štátu. Stala sa však hospodárskym, obchodným a finančným centrom juhozápadného Slovenska so širokým poľnohospodárskym zázemím (Zubácka, 1977). Za tzv. Slovenského štátu sa v Nitre okrem továrne na výrobu lietadiel (spočiatku 120 pracovníkov, v r. 1944-1945, až 500 zamestnancov) nevybudoval ani jeden väčší závod (Drgoňa 1968).

Priemyselná výroba nezaostávala v medzivojnovom období len v Nitre, ale zaostávala aj v rámci celého Slovenska. Tabuľka 4.4 ukazuje na veľmi pomalý rast podielu zamestnaných v priemysle a výrobných živnostiach pred rokom 1948. V roku 1948 predstavoval podiel zamestnaných v priemysle a výrobných živnosti prakticky len polovicu zamestnanosti v poľnohospodárstve.

Tabuľka 4.4 Podiel obyvateľstva v hlavných odvetviach hospodárstva na Slovensku (v %)

Odvetvie/rok	1900	1910	1921	1930	1946	1948
Poľnohospodárstvo	66,3	62,6	60,6	56,8	48,1	46,0
Priemysel a výrobné živnosti	15,8	18,4	17,4	19,1	22,7	24,0

Zdroj: Jaura (1988)

4.4 Proces socialistickej industrializácie v druhej polovici 20. storočia

Priemysel Slovenska bol po skončení druhej svetovej vojny vo veľmi zlom stave. V roku 1945, bolo celé Československo v ťažkej situácii, krajina bola zničená, ekonomika upadla do ťažkej recesie. Situácia bola síce zložitá v oboch častiach štátu, ale Slovensko postihla oveľa ťažšie ako Česko. Veľa podnikov bolo vydrancovaných a väčšina komunikácií, či železničných alebo cestných, bola zničená. Vplyvom sťaženého zásobovania surovinami a materiálom, ale aj samotnej prevádzky priemyselných závodov, klesla priemyselná výroba v roku 1945 na 1/4 výroby z roku 1944 (Červený a kol., 1962).

Vláda Československej republiky preto prijala už v roku 1946 dvojročný hospodársky plán, ktorého základná úloha, týkajúca sa osobitne Slovenska znela: „prispieť k urýchlenému vyrovnaniu hospodárskej úrovne Slovenska s českými krajinami, najmä dokonalejším využitím jeho surovinových a energetických zdrojov a pracovných síl vytvorením nových pracovných príležitostí na Slovensku“. Východisko z kritickej situácie na Slovensku bolo najmä v rozvoji priemyslu, ktorému bol predpísaný nielen veľký nárast objemu výroby, ale mal vytvoriť aj základné kamene ekonomickej revitalizácie Slovenska (Jaura, 1988). Tieto plány sa viac menej splnili, za uvedené obdobie sa zvýšil nielen objem výroby, ale aj počet zamestnaných v priemysle, v období 1946-1948 to bolo o 47 000 pracovníkov, v období od predvojnového roku 1937 do roku 1948 približne asi o 80 000 pracovníkov. V rokoch 1946-1948 sa začalo stavať na Slovensku vyše 40 nových priemyselných závodov a energetických stavieb (Červený et al., 1962). Priložená tabuľka 4.5 ukazuje, že v tomto období sa dynamicky rozvíjali najmä tradičné odvetvia priemyslu pracujúce na miestnych surovinách (textilný a odevný, kožiarsky a gumársky, keramický, kovospracujúci a drevársky).

Tabuľka 4.5 Rast priemyselnej výroby na Slovensku v rokoch 1946-1948 (1937=100)

<i>Priemysel</i>	<i>1946</i>	<i>1947</i>	<i>1948</i>	<i>rast v %</i>
Banský	82,2	106	108,3	31,7
Energetický	136,8	169,3	194	41,8
Kovospracujúci	92,6	156,3	182,7	97,3
Chemický	357,7	421,3	495,1	38,4
Sklársky	132,7	136,7	131,3	1,1
Keramický	104,3	159,9	204,1	95,6
Papierenský	84,6	116,6	121,6	43,7
Drevársky	96,8	187,0	176,4	82,2
Textilný a odevný	109,3	172,1	231	111,3
Kožiarsky a gumársky	235,5	363,1	486,5	106,5
Výživy	85,6	84,9	101,4	18,4
Iný	31	189,9	221,5	69
<i>Spolu</i>	<i>121,4</i>	<i>167,8</i>	<i>196,3</i>	<i>61,6</i>

Zdroj: Jaura (1988)

4.4.1 Vývoj priemyslu na Slovensku v rokoch 1948-1989

Je nepopierateľné, že v období vývoja Slovenska po februári 1948 dosiahli pozoruhodný rozvoj výrobné i nevýrobné odvetvia národného hospodárstva. Najvýznamnejšou zmenou bol však podľa viacerých autorov práve prudký rast priemyselnej výroby, ktorá postupne získala vedúce postavenie v hospodárstve Slovenska (Kopačka, 1988; Mládek, 1990; Kulla 2005 a iní). Ekonomicky zaostalé územie Slovenska s dominujúcou poľnohospo-

dárskou základňou sa zmenilo na priemyselno-poľnohospodársku krajinu, ktorej výrobný potenciál sa stal významnou súčasťou celej československej ekonomiky.

Socialistická industrializácia Slovenska sa stala po roku 1948 jedným z hlavných znakov ekonomického rozvoja Československa a Slovenska osobitne a jej výsledky ovplyvnili všetky oblasti spoločenského vývoja na Slovensku. Treba poznamenať, že po víťazstve komunistickej strany vo februári 1948 a nástupe komunistov do vlády Československa, v súlade s ideológiou komunizmu, sa jednou z priorít vedenia štátu stalo vyrovnávanie životnej úrovne Slovenska s českými krajinami. Toto vyrovnanie sa mohlo dosiahnuť len vyrovnaním úrovne hospodárstva, čo bolo v tom čase synonymom vyrovnania úrovne priemyselnej výroby. Priemyselná výroba na Slovensku vzrástla v roku 1985 58,6-krát v porovnaní s rokom 1937 a 29,9-krát v porovnaní s rokom 1948 (Mládek, 1990). Pochopiteľne, pri týchto obrovských nárastoch objemu priemyselnej výroby je potrebné si uvedomiť nízke hodnoty, s ktorými je porovnávaná, t.j. s hodnotami priemyselnej výroby Slovenska v roku 1937, resp. v roku 1948. Napriek tomu sú uvedené hodnoty nárastu priemyselnej výroby v roku 1985 dobrým ukazovateľom zvýšenia významu priemyslu v období socialistickej výstavby Slovenska.

V období od roku 1948 do roku 1985 sa počet pracujúcich v priemysle zvýšil štvornásobne, z 206 tisíc na 806 tisíc, do roku 1960 stúpol počet zamestnaných v priemysle približne na 400 tisíc a do roku 1970 asi na 600 tisíc. Za to isté obdobie 1948 až 1985 klesol počet zamestnaných v poľnohospodárstve z približne 800 tisíc na 368 tisíc. Čiže, zatiaľ čo v roku 1948 pracovalo v poľnohospodárstve 4-krát viac osôb ako v priemysle, v roku 1985 už pracovalo v priemysle 2,2-krát viac osôb ako v poľnohospodárstve. Ak sme skôr uvádzali, že počet zamestnaných v poľnohospodárstve a v priemysle sa v Česku vyrovnal už v roku 1892, na Slovensku sa tak stalo až v roku 1962, t.j. o 70 rokov neskôr (Mládek, 1990). V roku 1989 pracovalo v priemysle 836 054 osôb, čo bola asi jedna tretina ekonomicky aktívneho obyvateľstva Slovenska. Vývoj podielov poľnohospodárstva a lesníctva a priemyslu na zamestnanosti Slovenska po roku 1948 ukazuje priložená tab. 4.6.

Tabuľka 4.6 Vývoj zamestnanosti v poľnohospodárstve a lesníctve a v priemysle Slovenska

Rok	1	2	3
1950	41,9	18,4	24,9
1960	33,8	28,4	29,7
1970	20,4	33,8	35,5
1980	15,3	35,8	50,2
1989	14,1	33,7	56,1

1 – podiel zamestnaných v poľnohospodárstve a lesníctve

2 – podiel zamestnaných v priemysle

3 – podiel obyvateľstva žijúceho v mestách

Zdroj: Mládek (1990), upravené autormi

Je zrejmé, že socialistická industrializácia znamenala i zvýšenie podielu Slovenska na priemyselnej výrobe celého Československa. V roku 1945 sa Slovensko podieľalo len 8,2 % na priemyselnej výrobe Československa, v roku 1950 už 14,6 %, v roku 1960 18,6 %, v roku 1970 24,0 %, v roku 1980 28,9 % a v roku 1985, keď priemyselná výroba na Slovensku dosiahla vrchol, sa zvýšil jej podiel až na 30,0 % (Mládek, 1990). V období socialistickej industrializácie sa postavilo na Slovensku viac ako 300 priemyselných závodov a v ďalších sa podstatne rozšírila priemyselná výroba. Je jednoznačne prijímané, že rozvoj priemyslu v tomto období možno považovať za významný faktor postupného vyrovnávania hospodárskej úrovne Slovenska s českými krajinami, a tiež vyrovnávania životnej úrovne obyvateľstva týchto dvoch regiónov. Priložená tabuľka 4.7 ukazuje, že

v priebehu tridsiatich rokov, od roku 1950 do roku 1980, Slovensko dosiahlo v rozhodujúcich kvalitatívnych parametroch rozvoja hospodárstva približne podiel aký mu „prisľúchal“ podľa počtu obyvateľstva. Či to bola správna politika štátu, vzhľadom na rozdielny potenciál obidvoch častí republiky, o tom sa viedli, vedú a ešte asi aj budú viesť početné diskusie.

Tabuľka 4.7 Podiel Slovenska na vybraných ukazovateľoch hospodárstva Československa

<i>Ukazovateľ</i>	<i>1950</i>	<i>1980</i>
Rozloha územia	38,3	38,3
Počet obyvateľov	27,9	32,7
Tvorba národného dôchodku (HDP)	19,8	29,1
Objem priemyselnej výroby	14,6	28,9
Objem poľnohospodárskej výroby	25,6	32,3
Objem stavebnej výroby	30,4	34,7
Základné prostriedky spolu	18,7	30,1
- z toho základné výrobné prostriedky	19,7	29,8
Strojové základné prostriedky	19,9	28,6

Prameň: Martinka (1984), upravené autormi

Vyrovňovanie hospodárskeho rozvoja a životnej úrovne po roku 1948 sa nevzťahovalo len na Slovensko v porovnaní s Českom, ale, ako sme uviedli už skôr, aj na jeho jednotlivé regióny v rámci Slovenska. Je zrejmé, že pred druhou svetovou vojnou bolo západné Slovensko hospodársky, rozumej priemyselne, rozvinutejšie ako ostatné jeho regióny (Mareš, 1976; Jaura, 1988; Kopačka, 1988; Mládek, 1990; Haloun, 1995 a iní). Približne od 60. rokov minulého storočia, v druhej etape rozvoja slovenského priemyslu v období socialistickej industrializácie, sa začínajú nové priemyselné závody lokalizovať rovnomerne po území Slovenska. Priemysel, často jediný priemyselný závod, v odbornej literatúre označovaný ako „katedrála v púšti“, sa stáva bázou rozvoja jednotlivých miest a ich regiónov. Novo vybudovaný priemyselný závod sa stal do určitej miery synonymom mesta, resp. jeho širšieho regiónu (Šaľa – Duslo, Zlaté Moravce – Calex, Sereď – Niklová huta, Orava/Istebné – Kovohuty Istebné, Zvolen – Bučina, Detva – Podpolianske strojárne, Humenné – Chemlon, Vranov nad Topľou – Bukóza, Strážske – Chemko, Snina – Vihorlat, Bardejov – Jas a ďalšie). Pochopiteľne, vybudované priemyselné závody významne podporili migráciu do miest a rast podielu obyvateľov žijúcich v mestách, takže industrializácia ako taká bola aj významným predpokladom urbanizácie Slovenska (tab. 4.10).

Nepochybne treba akceptovať mimoriadny prínos industrializácie Slovenska v rokoch 1948-1985 k jeho všeobecnému regionálnemu rozvoju. V tomto období bol vlastne ukončený proces industrializácie Slovenska, industrializácia podporila rozvoj jednotlivých miest a ich regiónov, významne sa zvýšil stupeň urbanizácie Slovenska, zlepšila sa životná úroveň obyvateľov. Na druhej strane treba priznať, že rozvoj priemyslu mal extenzívny charakter a jeho intenzifikácia, t.j. kvalitatívne zmeny pred rokom 1989 neprebehli. Autori zaoberajúci sa vývojom priemyslu Slovenska v období socialistickej industrializácie (Mareš, 1976, 1988; Kopačka, 1992; Mládek, 1990 i iní) poukazovali na niektoré negatíva vývoja priemyslu v rokoch 1948-1989. Spomedzi viacerých treba podľa uvedených autorov upozorniť predovšetkým na nasledovné:

1. Na Slovensku sa vytvorila zlá odvetvová štruktúra priemyslu. Dominujúcimi sa stali energeticky veľmi náročné odvetvia. V roku 1990 Slovensko pokrývalo z vlastných zdrojov len 70 % svojej spotreby energie, spotreba energie na jednotku HDP bola na Slovensku trikrát vyššia ako v krajinách EÚ. Nízka úroveň sofistikovanej produkcie,

ako dôsledok dominancie odvetví „ťažkého priemyslu“, mala za následok, že približne polovica slovenského exportu pozostávala z výrobkov vysokej cenovej citlivosti. V priemysle Slovenska mali významnú pozíciu hutníctvo železa, hutníctvo neželezných kovov, špeciálna strojárská zbrojárska výroba a petrochémia, všetko odvetvia „pracujúce“ na importovaných surovinách (ropa, železná ruda, rudy farebných kovov, čierne uhlie).

2. Priemysel bol síce na území krajiny rozmiestnený rovnomerne (výnimkou snáď boli menej rozvinuté oblasti Juhoslovenskej kotliny a severovýchodného Slovenska a nadpriemerne industrializované Stredné Považie), ale priestorový rozvoj priemyslu viedol k vzniku disproporcií medzi potenciálom regiónov a požiadavkami priemyslu. Prišlo napríklad k porušeniu vzťahov medzi vytvorenými pracovnými príležitosťami a zdrojmi pracovných síl v oboch smeroch. Nedostatok pracovných síl v mieste lokalizácie priemyslu mal za následok veľkú dochádzku do zamestnania, na druhej strane niektoré oblasti zostali z pohľadu množstva pracovných síl priemyselne nerozvinuté, čo bol aj prípad Nitry a napr. aj Prešova.
3. Extenzívny rozvoj priemyslu bolo vážne narušené životné prostredie, čo sa v konečnom dôsledku prejavilo v znižovaní strednej dĺžky života (na konci 80. rokov 20. storočia bolo Slovensko na jednom z posledných miest rebríčka európskych štátov), v rastúcej chorobnosti, odumieraní, resp. poškodzovaní lesných porastov a znižovaní ich rekreačnej kvality, v prudkom zhoršení kvality vôd v povrchových tokoch, ako aj v ďalších negatívnych javoch. Vážne narušené bolo nielen životné prostredie veľkých priemyselných centier (Bratislava, Košice, Žilina a ďalšie), ale aj životné prostredie rozsiahlych oblastí (oblasť Hornonitrianskej kotliny, Žiarskej kotliny, Žilinskej kotliny, oblasť západnej časti Liptovskej kotliny, južnej Oravy, oblasť Gemera v okolí centier magnezitového priemyslu Lubeník a Jelšava i iné) (Kopačka, 1992).
4. Na rozvoj priemyslu a vlastne celej regionálnej štruktúry Slovenska nepriaznivo vplývali aj niektoré nedostatky v organizácii a riadení priemyslu. Prakticky 100 % vlastníkom priemyslu bol štát. Jednotlivé závody boli spájané do veľkých priemyselných podnikov, označovaných ako štátne podniky, pochopiteľne s centrálnym riadením. V priemysle bola veľká prezamestnanosť, v roku 1989 v ňom pracovalo až 35 % ekonomicky aktívneho obyvateľstva. Treba si uvedomiť, že v roku 1989 bola na Slovensku prakticky 100 % zamestnanosť, čo súviselo s ideológiou vládnucej strany. Priemyselné podniky Slovenska pracovali v umelom trhu krajín RVHP. Na Slovensku pred rokom 1989 viac menej neexistoval štandardný trh, ktorý by prinútil priemysel Slovenska k významnejšej transformácii.

4.4.2 Vývoj priemyslu v Nitre v rokoch 1948-1989

Oneskorená industrializačná fáza vývinu Slovenska, ktorá nabrala vysoké tempo po druhej svetovej vojne, ale najmä od začiatku 50. rokov minulého storočia, sa prejavila i v Nitre rastom zamestnanosti v priemysle, rastom počtu obyvateľov mesta, posilňovaním sociálnych istôt a od roku 1953 aj zvyšovaním životnej úrovne. S formovaním priemyselnej výroby úzko súvisí aj územný rozvoj mesta (popri budovaní samotných priemyselných areálov, aj pričleňovanie okolitých obcí ako priestorovej rezervy pre rozvoj mesta, výstavba veľkých sídlisk a iné) (Fusek, Zemene, 1998).

Do 50. rokov minulého storočia sa v Nitre nachádzalo predovšetkým veľa potravinárskych závodov, čo súviselo hlavne s polohou mesta v strede dôležitej poľnohospodársko-produkčnej oblasti a ďalšími vhodnými lokalizačnými predpokladmi pre vznik takýchto podnikov (dopravná poloha, trhy, pracovná sila a iné). Až politickým rozhodnutiami na konci 50. rokov na úrovni vlády začalo v Nitre obdobie vzniku veľkých

nových priemyselných závodov už aj iných odvetví priemyslu. Mali za úlohu jednak ponúknuť pracovné príležitosti, a jednak mali napomôcť rozvoju ekonomiky mesta a jeho regiónu. Očakávaným dôsledkom industrializácie mesta bol prudký nárast počtu jeho obyvateľov, na čom sa podieľala, popri obyvateľstve pričleňovaných obcí a obyvateľstve ako výsledku prirodzeného prírastku, veľmi výrazne migrácia.

Do roku 1950 sa výrobné priemyselné závody nachádzali v blízkosti centra mesta, prípadne na okraji zástavby Starého mesta (Ferenitka, mlyn, pivovar, cukrovar, tlačiarne i iné). Postupným aditívnym rozširovaním mesta, ďalšou výstavbou najmä veľkých obytných komplexov, sa dostali tieto priemyselné závody do súvisle zastavaného mestského prostredia, kde pôsobili negatívne na životné prostredie (exhaláty, hluk, doprava i iné). Túto negatívnu črtu polohy priemyselných závodov postavených pred rokom 1948 môžeme pozorovať prakticky pri všetkých väčších mestách Slovenska (Bratislava, Košice, Prešov, Žilina, Banská Bystrica i iné).

Industrializácia Nitry výrazne zmenila mesto a jeho región, tradične poľnohospodárske mesto a okres sa zmenili na priemyselno-poľnohospodársky región. Už v roku 1976 dosiahol napr. objem priemyselnej výroby v Nitre desaťnásobok z roku 1946. Na tejto veľkej dynamike sa podieľala najmä výroba nových priemyselných závodov. Najrýchlejší rozvoj výroby bol po roku 1945 zaznamenaný v elektrotechnickom (Nitrianske strojárne), drevospracujúcom (výroba nábytku Mier), polygrafickom (Nitrianske tlačiarne) a v chemickom priemysle (Plastika). Postupnosť výstavby priemyselných závodov v Nitre po roku 1945 do konca 70. rokov je zachytená v tab. 4.8 (Fusek, Zemene, 1998).

V Nitre sa nachádzalo v roku 1985 okolo stovky priemyselných a stavebných podnikov a závodov, z ktorých podľa počtu zamestnancov a hodnoty výroby najvýznamnejšie boli, v priemysle – chemický závod Plastika, Elektrotechnické strojárne, Azbestocementové závody, nábytkársky závod Mier, Československé autoopravovne, textilný závod Pleta a iné a v stavebníctve – Pozemné stavby, Okresný stavebný podnik, Cestné stavby, Stavoprojekt a iné (Vontorčík, 1988; Fusek, Zemene, 1998).

Objemom výroby i počtom zamestnancov, bol na konci 80. rokov minulého storočia stále najväčším priemyselným odvetvím v Nitre potravinársky priemysel. Podľa počtu závodov bola v Nitre jedna z najväčších koncentrácií potravinárskeho priemyslu na Slovensku. Reprezentovaná bola pivovarom, cukrovarom, mäso priemyslom, mliekarenskou výrobou, mlynmi a pekárňami, cukrovarom, vinárskymi závodmi, mraziarňami, konzervárňou, tabakovou výrobou a sódovkárňou. Potravinársky priemysel tvoril približne dve pätiny z objemu priemyselnej produkcie mesta. Cukrovar spolu s Mlynmi a pekárňami, však patrili, aj „vďaka“ svojej polohe, k najväčším znečisťovateľom životného prostredia v meste. V poradí druhým odvetvím priemyslu v meste, bol vďaka Plastike, n.p. a Biovete, n.p., chemický priemysel. V roku 1989 pracovalo v priemysle Nitry takmer 14 tisíc ľudí, ktorí predstavovali asi 55 % zamestnaných v priemysle celého okresu. V Nitre sa sústredilo 42 priemyselných podnikov, závodov a prevádzok, čo tvorilo 57,5 % počtu celého okresu, pričom podiel objemu priemyselnej výroby v meste predstavoval približne 67 % objemu výroby celého okresu. Toto do značnej miere vyvolávalo dennú dochádzku za prácou z obcí okresu, čo spôsobilo veľké nároky na osobnú hromadnú verejnú dopravu (autobusovú, ale do určitej miery aj železničnú) (Fusek, Zemene, 1998). Priložená tab. 4.9 ukazuje dynamický nárast počtu pracovníkov a počtu priemyselných závodov a prevádzok v Nitre po roku 1948.

Tabuľka 4.8 Postupnosť výstavby priemyselných závodov v Nitre

<i>Rok</i>	<i>Priemyselný závod</i>
1863	Mlyny a cestovinárne n.p. Piešťany, závod Nitra
1891	Slovenské plynárne n.p. Bratislava, závod Nitra
1895	Západoslovenské pivovary n.p. Bratislava, závod Nitra
1904	Cukrovar a konzerváreň n.p. Nitra, závod Nitra
1911	Ferrenit Nitra, Azbestovocementové závody
1932	Československý tabakový priemysel n.p. Bratislava, závod Nitra
1946	Mier n.p. Topoľčany, závod Nitra
1947	Opravnice poľnohospodárskych strojov n.p. Nitra, závod Nitra
1948	Pleta n.p. Banská Štiavnica, závod Nitra
1948	Západoslovenské mliekarne n.p. Bratislava, závod Nitra
1948	Západoslovenský mäsový priemysel n.p. Bratislava, závod Nitra
1949	Nitrianske tlačiarne n.p. Nitra
1949	Vinárske závody n.p. Bratislava, závod Nitra
1949	Západoslovenské pekárne n.p. Nitra, závod Nitra
1950	Automobilové závody n.p. Mladá Boleslav, opravovňa závod Nitra
1954	Bioveta n.p. Nitra, závod Nitra
1954	Slovenské mraziarne n.p. Bratislava, závod Nitra
1960	Československé automobilové opravovne n.p. Nitra, závod Nitra
1961	Dopravostroj n.p. Nitra, závod Nitra
1962	Plastika n.p. Nitra, závod Nitra
1966	Nitrianske textilné závody n.p. Nitra, závod Nitra

Zdroj: Spracované autormi

Kým v roku 1949 bolo v samotnom meste len 19 priemyselných závodov a prevádzok, ktoré zamestnávali necelých tri tisíc ľudí (Nitra mala v tom čase niečo viac ako 26 tisíc obyvateľov), v roku 1989 sa počet závodov a prevádzok viac ako zdvojnásobil a počet pracovníkov sa zvýšil za uvedených štyridsať rokov o 11 045, čo je 4,9-násobný nárast (Fojtík, 1977).

Tabuľka 4.9 Vývoj priemyslu v Nitre po roku 1948

<i>Ukazovateľ</i>	<i>1949</i>	<i>1953</i>	<i>1956</i>	<i>1958</i>	<i>1961</i>	<i>1966</i>	<i>1974</i>	<i>1989</i>
Priemerný počet pracovníkov	2 851	3 396	6 566	3 432	4 890	7 378	10 670	13 896
Počet závodov (prevádzok)	19	19	23	23	23	28	29	42

Zdroj: Fojtík ed. (1977), doplnené autormi

Nové priemyselné závody sa po roku 1948 lokalizovali v Nitre hlavne v dvoch zónach, v južnej zóne Nitra – Horné Krškany – Dolné Krškany a vo východnej Nitra – Mlynárce. Väčšia z týchto zón, južná, mala výhodnú polohu vzhľadom k prevládajúcemu severovýchodnému veternému prúdeniu na území mesta, pričom pozitívny vplyv na lokalizáciu priemyslu tu mala aj doprava (cesta I. triedy a železnica prechádzali touto zónou). Dochádzka za prácou bola riešená predovšetkým autobusovou mestskou hromadnou dopravou.

Strojárske priemysel sa v Nitre významnejšie rozvinul až po roku 1948. Medzi významné strojárske podniky patrili aj **Opravné poľnohospodárskej výroby**, ktoré vznikli už začiatkom roku 1949 znárodnením firmy Blaškovič, známej pod názvom Mepod. Ich hlavnou náplňou bola výroba náhradných dielov k poľnohospodárskym strojom, renovácia súčiastok, brúsenie valcov a pod. Rast hrubej výroby závodu úzko súvisel s rastom mechanizácie poľnohospodárskej výroby, v závode vykonávali aj generálne opravy traktorov. **Nitrianske strojárne n.p.**, závod Nitra vyrábali textilné stroje. Hlavnou náplňou bola výroba krúžkových zosúkavacích strojov SKP 225 R, ktoré boli určené na zosúkavanie syntetických kordov, výroba rýchlo preťahovaných strojov typu RP-600, ďalej výroba vpichovacích strojov typu JVS 260 a typu JVT 260 a výroba útkových súkacích automatov typu 2053. Podnik v rokoch 1970-1981 zvýšil výrobu viac ako sedemnásobne. Neskôr začal vyrábať aj meracie prístroje pre elektrotechnický priemysel (Fusek-Zemene, 1998). **Československé automobilové opravovne** v Nitre zabezpečovali generálne opravy a iné opravy automobilov.

Potravinársky priemysel patrí medzi tradičné odvetvia priemyslu v Nitre, a bol do roku 1989 najvýznamnejším odvetvím priemyslu v meste. Medzi najstaršie závody patrila závod **pivovar**, založený v roku 1895, ktorý neskôr prešiel do národného podniku Západoslovenských pivovarov. Mal pivovarskú a sladovnícku výrobu. Okrem sladu a piva vyrábala aj sladové výťažky, sušené kvasnice a pivovarský odpad slúžil viacerým potravinárskym podnikom aj mimo mesta. **Západoslovenské pekáreň**, závod Nitra boli založené hneď v roku 1949 a zaoberali sa výrobou štandardných pekárenských výrobkov. V roku 1970 bolo vytvorené generálne riaditeľstvo trustu podnikov mlynskeho, pekárenského, cestovinárskeho a cukrárenského priemyslu v Bratislave. Bolo podriadené Ministerstvu poľnohospodárstva a výživy. Riadilo činnosť národných podnikov Mlyny a cestovinárne v Piešťanoch, Mlyny a pekáreň v Bratislave, Západoslovenské pekáreň v Nitre, Stredoslovenské pekáreň a cukráreň v Banskej Bystrici a Východoslovenské pekáreň a cukráreň v Košiciach.

Závod **Nitrianske mlyny** bol vytvorený po roku 1945, po znárodnení viacerých súkromných menších mlynov, vrátane bývalého pôvodného Arpádovho mlyna, ktorý vznikol už v roku 1863. Po viacerých reorganizáciách bol v roku 1970 vytvorený národný podnik Mlyny a cestovinárne so sídlom v Piešťanoch, ktorého súčasťou sa stal aj závod Nitrianske mlyny v Nitre, ďalej Západoslovenské mlyny v Piešťanoch a Stredoslovenské mlyny v Košiciach. Tento mamutí národný podnik vyrábala vyše 80 % mlynskej výroby v roku 1976 a celú produkciu cestovín na Slovensku (Encyklopédia Slovenska, 1980). Vznik **Vinárskych závodov** bol prirodzenou reakciou na tradície a rozsah pestovania viniča v širšom okolí Nitry. Závod sa zaoberal spracovaním hrozna, výrobou a skladovaním vína a mal svoje prevádzky okrem Nitry aj v Zlatých Moravciach a vo Vrábľoch. V roku 1958 boli tri národné podniky Vinárskych závodov (Bratislava, Nitra a Košice) zlúčené do celoslovenského odborového podniku Vinárske závody so sídlom v Bratislave. Závod **Mraziarne**, ktorý patrila do Slovenských mraziarní, n.p. so sídlom v Bratislave, vznikol ako dôsledok rozširujúcej potravinárskej výroby a rozvoja nových technológií. Profil závodu bol pomerne jednoduchý, zaoberal sa zmrázaním potravinárskych výrobkov. **Nitriansky cukrovar** sa okrem výroby samotného cukru zaoberal aj pridruženou konzervárenskou výrobou. Cukrovar patrila k najstarším priemyselným závodom mesta, vznikol už v roku 1904, čo bolo, v kontexte životného prostredia, aj príčinou nie najvhodnejšej lokalizácie závodu na západnom okraji mesta. Závod **Západoslovenského mäsiarstva, n.p.**, so sídlom v Bratislave bol v Nitre založený tiež už v roku 1948. Spracovával mäsové výrobky, pričom niektoré jeho výrobky (saláma Nitran, balená strojová šunka a iné) si získali na domácom trhu veľkú obľubu. Okrem domáceho trhu prenikli jeho výrobky aj do zahraničia. Závod **Západoslovenských mliekarní, n.p.** Bratislava v Nitre možno považovať za „spolupútника“ Závodu mäsiarstva, jednak vzhľadom na rok vzniku, jednak vzhľadom na vzájomné susedstvo na južnom okraji mesta v blízkosti železnice. Závod sa zaoberal spracovaním mlieka a mliečnych výrobkov, vyrábala konzumné mlieko, syrokrémy, tvarohy, sušené a beztukové mlieko, niektoré výrobky pre detskú výživu a kondenzované mlieko.

Textilný, odevný a obuvnícky priemysel mal v Nitre predchodcov vo veľmi početnom zastúpení živnostníkov krajčirov, kožušníkov a klobučníkov pred druhou svetovou vojnou (tab. 4.3). Do tohto odvetvia patrilo v Nitre len niekoľko menších závodov. **Lanárske a konopárske závody** v Ivanke pri Nitre, ktorá bola pred rokom 1989 súčasťou mesta, **Pleta závod Nitra**, po znárodnení firmy s názvom ILI v roku 1948, vyrábala približne 200 tisíc kusov pleteného tovaru (najmä dojčenské

tovar a čiapky), družstevný podnik **Vzorodev** v Nitre a do tohto odvetvia patril aj odevný a kožiarsky závod miestneho priemyslu **Tekos**.

Priemysel stavebných hmôt treba považovať za „priemyselnú klasiku“ Nitry. Popri potravinárskych závodoch malo aj toto odvetvie dôležité postavenie v rámci hospodárstva mesta už pred druhou svetovou vojnou. Lídrom odvetvia v meste boli **Azbestocementové závody**, ktorých predchodca **Ferrenit** pracoval v Nitre už od roku 1911. Závod vyrábala najmä krytinu, rúry, kanalizačné potrubia a obkladové lisované materiály a svojim významom mal zreteľný celoslovenský dosah. V podniku vyrábali aj ohňu odolnú, nehorľavú, anorganickú ochrannú dosku **Dupronit**. Koncom 80. rokov závod vytváral asi 5 % objemu celomestskej priemyselnej produkcie. K zástupcom tohto odvetvia v meste patrili aj **Andezitové kameňolomy** v Nitre, ktoré sa zaoberali výrobou stavebného kameňa vo viacerých kameňolomoch nachádzajúcich sa aj mimo mesta (**Jelenec**, **Machulince**, **Zlaté Moravce**) (Fusek, Zemene 1998). V Nitre mali svoju výrobu aj **Ponitrianske tehelne** so sídlom v Zlatých Moravciach, ktoré sa sústreďovali najmä na výrobu pálených tehál.

Chemický a farmaceutický priemysel sa veľmi rýchlo dopracoval k vedúcim odvetviam priemyslu v Nitre. Stalo sa to najmä vďaka najvýznamnejšiemu podniku tohto odvetvia v meste, a možno aj priemyslu ako takého, **Plastike, n.p. Nitra**, závod Nitra (predtým sa nazýval **Chemické závody Wilhema Piecka**). Závod sa zaoberal výrobou plastických hmôt, predovšetkým obalových materiálov, veľkoplošných fólií a potrubných systémov. Vysoká spotreba vody v závode vyvolala spustenie novej čističky vody spolu s jej recykláciou pre technologické účely. Farmaceutický priemysel bol v meste zastúpený závodom **Bioveta**, ktorý sa zaoberal výrobou veterinárnych očkovacích sér a preparátov, biopreparátov, liečiv a krvných doplnkov pre hospodárske zvieratá pre celoštátnu potrebu, ale aj špeciálnych kŕmnych doplnkov, minerálnych a vitamínových pre ovce a hovädzí dobytok (Fusek, Zemene 1998). Založenie závodu na výrobu liečiv a ďalších preparátov pre hospodárske zvieratá bolo súčasťou cieleného formovania Nitry ako centra poľnohospodárskej výroby, vedy a výskumu ako aj výstavníctva (**Vysoká škola poľnohospodárska**, **Výskumný ústav živočíšnej výroby**, **Agrokomplex**, **Bioveta**, chov hydiny a oviec a iné).

Drevársky priemysel bolo na jednej strane nové odvetvie implantované do priemyslu mesta už v roku 1946, na druhej strane tu malo spracovanie dreva dlhé tradície. V roku 1828 bolo v meste 10 stolárov a 18 tesárov živnostníkov (tab. 4.1) a v roku 1930 dokonca až 34 živnostníkov stolárov a 8 tesárov (tab. 4.3). Drevársky priemysel bol v meste zastúpený jedným závodom na výrobu nábytku **Mier**, ktorý patril do národného podniku **Mier** so sídlom v Topolčanoch.

Polygrafický priemysel má v Nitre tiež dlhšiu tradíciu, jeho predchodcovia, živnostníci knihtlačiarci, boli v roku 1930 zastúpení pomerne v hojnom množstve (12, tab. 4.3). K najvýznamnejším podnikom tohto odvetvia patrili **Západoslovenské tlačiarne**, ktoré vlastne vznikli zoštatnením majetku viacerých súkromných tlačiarní, ktorých bolo ešte za prvej republiky na území mesta sedem (**Tlačiarne L. Tyršela** boli najstaršie, **Prvá slovenská knihtlačiareň**, **Huszárová tlačiareň**, **tlačiareň Hermes**, **Kleinova tlačiareň** a **tlačiareň Andrej**). Po zoštatnení v roku 1948 sa prvá tlačiareň po znárodnení tlačiarnie **Andrej** volala **Pravda**, grafické a vydavateľské podniky v Nitre (Löfflerová, 2009).

4.5 Vzťah industrializácie a urbanizácie na Slovensku

Pojem urbanizácie je zložitý, a preto je často vysvetľovaný odlišne. Často sa pri jeho popise používajú metafory, ktoré vhodne vystihujú jeho podstatu, ako napr. „urbanistická revolúcia“, „veľké sťahovanie národov v 20. storočí“, „útek do miest“ a iné. „Urbanizácia je všeobecne chápaná ako proces kultúrno-civilizačný majúci svoj výraz v rozvoji miest, v raste ich počtu, v zväčšovaní priestoru, ktorý zaberajú mestá, a najmä v postupujúcej koncentrácii obyvateľstva na území miest a v ich blízkom okolí. Súčasťou tohto procesu je aj zvyšovanie podielu zamestnaných v nepoľnohospodárskych aktivitách, akceptovanie mestských štandardov života obyvateľmi a iné. Svojou podstatou je to proces zložitý a rôznorodý, prebiehajúci v rôznych krajinách a regiónoch sveta s rôznou dynamikou a majúci individuálny charakter“ (Parysek 1995). Urbanizácia je súčasne procesom aj stavom a ako takú ju môžeme chápať dvojako:

- a) Ako proces majúci svoju dynamiku, ktorý je však spojený nielen so zmenami počtu obyvateľov žijúcich v mestách, ale aj so zmenami ekonomických aktivít v meste, zmenami využívania územia mesta, zmenami v správaní obyvateľstva, zmenami v architektúre mesta a inými zmenami. Túto dynamiku môžeme merať, vyjadruje sa najčastejšie indexom rastu počtu obyvateľov žijúcich v mestách. Môžeme ju aj porovnávať v časovej i regionálnej mierke. Napr. index rastu počtu obyvateľov žijúcich na Zemi v mestách v období rokov 2000/1990 bol 1,25.
- b) Ako stav, čiže výsledok procesu, pričom sa dosiahnutá miera urbanizácie, resp. stupeň urbanizácie, najčastejšie vyjadruje podielom obyvateľstva žijúceho v mestách z celkového počtu obyvateľstva štátu, resp. regiónu, ďalej počtom a veľkosťou miest, prípadne počtom miest jednotlivých veľkostných kategórií, tiež koncentráciou obyvateľstva v metropolitných mestách, ako aj inými spôsobmi. Napr. podiel obyvateľov žijúcich v mestách na Zemi bol v roku 2000 50 %.

O podstate urbanizácie by sme mohli diskutovať ešte dlho, ale diskusia vždy smeruje k nasledovným záverom:

- a) Urbanizácia je proces *zákonitý* (vo vzťahu k spoločenskému vývoju, hlavne vo vzťahu k vývoju priemyslu), *globálny* (v zmysle celosvetový, prejavuje sa vo všetkých štátoch sveta) a *regionálne diferencovaný* svojou dynamikou v súvislosti s historickými a sociálno-ekonomickými osobitosťami danej oblasti sveta, resp. štátu.
- b) Urbanizácia je vo vzťahu k samotným mestám zložitý proces, ktorého základnými rozmermi sú (okrem samotného rastu počtu obyvateľov mesta): *ekonomický* (významne sa mení odvetvová štruktúra ekonomiky mesta) (i), *funkčno-priestorový*, vrátane architektúry (významne sa mení rozmiestnenie jednotlivých funkčných areálov a vzťahov medzi nimi) (ii), *sociálno-demografický* (významne sa mení veková štruktúra obyvateľstva, jeho štruktúra podľa zamestnania, etnická štruktúra, religiózna štruktúra a iné) (iii) a *kultúrny* (významne sa mení správanie obyvateľstva a všeobecne široko chápaná „kultúra“ mesta).
- c) Urbanizácia významne transformuje regionálnu štruktúru krajiny – jednoducho povedané, v jednotlivých štádiách vývoja spoločnosti sa v závislosti od stupňa urbanizácie diferencovane zvyšuje význam regiónov v závislosti na rozvoji miest.

Do druhej svetovej vojny môžeme regionálnu štruktúru Slovenska charakterizovať ako relatívne jednoduchú štruktúru, málo hierarchizovanú, s početnými malými mestami ako regionálnymi centrami a k nim inklinujúcimi malými regiónmi. Slovensko sa vtedy nachádzalo v pred-industriálnej fáze spoločenského rozvoja, čo korešpondovalo s agrárnym charakterom krajiny. Bašovský a Divinský (1991) konštatujú, že vzhľadom na absenciu veľkých a stredne veľkých miest, t.j. absenciu väčších rozdielov medzi mestami (málo hierarchizovaná sídelná štruktúra), základný vzorec regionálnej štruktúry Slovenska reprezentovalo asi 120 až 150 vyrovnaných „vedľa seba položených“ miniregiónov, ktoré sa sformovali okolo malých centier s 2 až 5 tisíc obyvateľmi. Len niekoľko regiónov, ktoré sa vyvinuli okolo malého počtu veľkých miest, kde bol pomerne rozvinutý priemysel, malo hierarchicky vyššiu úroveň.

Ako dôsledok štruktúrnych zmien v ekonomike a jej selektívnej koncentrácie, čo sa dialo najmä v dôsledku silnej industrializácie vybraných miest, začal sa po roku 1948 výrazne zvyšovať stupeň urbanizácie Slovenska, pričom sa v období komunistickej éry vytvorila na Slovensku nová urbánna a aj regionálna štruktúra. V rámci malých, relatívne vyrovnaných miest začal výrazný diferenciačný proces. V mestách, do ktorých bol implantovaný priemysel sa začal prudko zvyšovať počet obyvateľov, a tak sa prudko zvyšoval počet a podiel obyvateľov žijúcich v mestách na Slovensku. Existenciu niekoľkých úrovní regionálnych centier potvrdzujú vo svojich prácach viacerí bádatelia

(Verešík, 1974; Bezák, 1981; Lukniš, 1985; Bašovský, 1991 a iní). Podľa práce Bašovský, Divínský (1991) sme mohli na konci 80. rokov minulého storočia identifikovať na Slovensku 5 až 7 hierarchických úrovní urbánnej a regionálnej štruktúry.

Hodnotenie vývoja urbanizácie Slovenska ako celku i jeho jednotlivých regiónov v období od roku 1948 do roku 1989 vôbec nie je jednoduché. Záujemcov o túto problematiku je možné odkázať na dve práce napísané po roku 1989, Bašovský (1995) a Bašovský, Divínský (1991). V priloženej tabuľke (tab. 4.10) môžeme vidieť základné kvantitatívne ukazovatele vývoja urbanizácie Slovenska nielen v sledovanom období, ale za celé obdobie modernej urbanizácie Slovenska začínajúcej rokom 1867. Ako môžeme vidieť, v období 1950-1991 (v roku 1991 bolo prvé sčítanie obyvateľstva po páde komunizmu na Slovensku) sa mimoriadne zvýšili všetky hlavné, relatívne i absolútne, ukazovatele urbanizácie Slovenska.

Tabuľka 4.10 Vývoj podielu obyvateľstva Slovenska žijúceho v mestách

Ukazovateľ	1869	1921	1950	1991	2001	2011
Počet obyvateľov SR v mil.	2,482	2,994	3,442	5,274	5,379	5,397
Podiel vidieckych obcí v %	89,9	81,2	75,1	43,3	43,8	45,6
Podiel miest v %	10,1	18,8	24,9	56,7	56,2	54,4
Počet obyv. v mestách v mil.	0,251	0,563	0,857	2,990	3,023	2,938
Prírastky v mil.		0,312	0,294	2,133	0,033	-0,095
Priemerný prír. za 10 rokov		0,060	0,100	0,533	0,033	-0,095

Zdroj: Korec a kol. (2005), SOBD (2011)

Z priloženej tab. 4.10 vidíme, že v období silnej industrializácie Slovenska v rokoch 1950-1991 bol priemerný prírastok mestského obyvateľstva za desať rokov neuveriteľných 533 tisíc obyvateľov. Stagnácia až pokles stupňa urbanizácie Slovenska v rokoch 1991-2011 sú tiež dôsledkom viacerých skutočností, medzi ktorými dominuje najmä proces suburbanizácie a do určitej miery aj nové demografické správanie obyvateľstva, a aj odčleňovanie mestských častí, bývalých samostatných vidieckych obcí, od mesta (pozri aj kapitolu 3.5).

S dynamickým rastom priemyselnej výroby v Nitre po roku 1948 úzko súvisí aj rozvoj mesta a nárast počtu obyvateľov Nitry. Rast počtu obyvateľov v Nitre bol po roku 1948 ovplyvnený pochopiteľne prudkým rastom pracovných príležitostí, najmä v priemysle a následnou migráciou do mesta, čo bolo významne podporované rozsiahlou komplexnou bytovou výstavbou. Zabúdať však nemôžeme ani na dva ďalšie, vyššie spomínané zdroje prírastku obyvateľov v Nitre, na administratívne pričleňovanie okolitých obcí k mestu a vysoký prirodzený prírastok najmä na konci 60. a v 70. rokov minulého storočia. Pričleňovanie okolitých 13 vidieckych obcí k Nitre, ako sme už uviedli skôr, sa realizovalo postupne v niekoľkých fázach. Tieto trendy sa po roku 1989 zastavili, vlastne už od začiatku 80. rokov pozorujeme zníženie migrácie zastavenie pričleňovania a zníženie prirodzeného prírastku. Po roku 1989 prestala „fungovať“, v kontexte pozitívneho vplyvu na migráciu do mesta, komplexná bytová výstavba a pracovné príležitosti v meste sa spočiatku obmedzili, čo ovplyvnila najmä postupná reštrukturalizácia priemyslu, jeho postupné odštátnenie a následný prechod do súkromného vlastníctva.

Na stagnácii, resp. poklese počtu obyvateľov Nitry po roku 1989 sa „podpisali“ samozrejme ešte aj dve ďalšie skutočnosti. Po prvé, hneď po roku 1989 niektoré mestské časti prehodnotili svoje pripojenie k mestu a v rámci nových právnych úprav sa opätovne začali odčleňovať. Ako sme už takisto uviedli skôr, postupne sa osamostatnili 4 obce, Nitrianske Hrnčiarovce, Lužianky, Ivánka pri Nitre a Dolné Štitáre. Po druhé, s určitým

oneskorením v porovnaní napr. s Bratislavou, sa začal aj v Nitre na vývoji počtu obyvateľov prejavovať proces suburbanizácie, t.j. odchod, „sťahovanie“ obyvateľov Nítry do vidieckych sídiel v jej zázemí. Procesy suburbanizácie boli ovplyvnené jednak menšími možnosťami získať byt v meste, jednak skutočnosťou, že v okolitých vidieckych obciach bola vzhľadom na ceny pozemkov lepšia príležitosť a šanca získať pozemok, prípadne si zrekonštruovať staršiu nehnuteľnosť. Určite treba za suburbanizáciou vidieť aj snahu obyvateľov mesta, najmä obyvateľov veľkých sídlisk, bývať v kvalitnejšom životnom prostredí a lepších bytových podmienkach. Tento trend samozrejme významne podporoval rozvoj individuálneho automobilizmu a aj výstavba nových obchodno-službových centier pri radiálach vychádzajúcich z mesta.

5 Základné hodnotenie priemyslu Nitry (rok 1985)

5.1 Základné hodnotenie socialistickej industrializácie Slovenska

Je zrejmé, že v zmysle etapizácie rozvoja priemyslu (kap. 4.2), rok 1985 môžeme považovať za ukončenie druhej etapy vývoja priemyslu na Slovensku a aj v Nitre samotnej. Je nepopierateľné, že v období vývoja Slovenska po februári 1948, dosiahli pozoruhodný rozvoj všetky odvetvia národného hospodárstva. Najvýznamnejšou zmenou v tomto období bol práve prudký rozvoj priemyslu, ktorý postupne získal vedúce postavenie v hospodárstve Slovenska. Ekonomicky zaostávajúce územie Slovenska s dominujúcim poľnohospodárstvom sa zmenilo na priemyselno-poľnohospodársku krajinu, ktorej výrobný potenciál sa stal významnou súčasťou celej československej ekonomiky. Industrializácia Slovenska sa stala jedným z hlavných znakov ekonomického rozvoja krajiny po roku 1948. Treba znovu poznamenať, že po víťazstve komunistickej strany vo februári 1948 a nástupe komunistov do vlády Československa sa kľúčovou úlohou štátu stalo vyrovnanie životnej úrovne Slovenska s českými krajinami. Toto vyrovnanie sa podľa vtedajšieho hodnotenia situácie dalo dosiahnuť len vyrovnaním úrovne hospodárstva, t.j. vyrovnaním úrovne priemyselnej výroby.

Predpokladáme, že nie je potrebné podotýkať, že rozvoj priemyslu v období rokov 1948 až 1989 nebol taký priamočiary ako ho charakterizujú vyššie uvádzané stredné hodnoty rastu. Jednotlivé obdobia (je potrebné hovoriť o nich aj napriek krátkemu iba 42 ročnému časovému trvaní socialistickej industrializácie) mali odlišné pozadie, hoci celkový trend, všeobecná industrializácia Slovenska, bol prakticky celý čas stále rovnaký. V jednotlivých obdobiach sa uplatňovali rozdielne faktory priemyselného rozvoja, pričom aj koncepcie rozvoja si stanovovali odlišné ciele a úlohy. Navyše jednotlivé obdobia sa prejavovali rozdielne i v regionálnom rozvoji priemyslu na Slovensku. V prvej fáze rozvoja priemyslu sa výrazne prejavoval program povojnovej obnovy národného hospodárstva, znárodnenie priemyslu a aj premiestňovanie priemyslu z českého pohraničia na Slovensko. Koniec tejto fázy môžeme určiť približne rokom 1960. Od 60. rokov sa dôležitými faktormi rozvoja priemyslu na Slovensku stávajú snaha dosiahnuť po uskutočnení štrukturálnych zmien v priemysle aj rovnomerný rozvoj priemyslu z hľadiska priestorového. V tejto etape sa relatívne spomaľuje tempo rastu priemyslu na Slovensku. V tejto etape sa ukázali ako náročné najmä stavby veľkých priemyselných kombinátov (Východoslovenské železiarne Košice, Drôtovňa Hlohovec, Duslo Šaľa, Niklová huta Sereď i iné). Koniec 70. rokov a 80. roky už možno považovať za tretiu fázu rozvoja, keď sa vo filozofii rozvoja priemyslu na Slovensku začala presadzovať snaha o jeho intenzifikáciu. Podrobnejšie sa problémom rozvoja priemyslu Slovenska v období socialistickej industrializácie, vrátane hodnotenia jednotlivých vyššie uvádzaných troch fáz, venuje vo svojej práci Mládek (1990).

5.2 Vybrané charakteristiky priemyslu Nitry na konci socialistickej industrializácie

Nitru možno v zmysle viacerých prác považovať v roku 1985 za priemyselné centrum, ktoré treba chápať ako súbor priemyselných závodov lokalizovaných v katastrálnom

území mesta. Rozhodujúcim kritériom vymedzenia priemyselného centra sú teda hranice administratívnych jednotiek, miest alebo vidieckych obcí. Lokalizácia priemyselných závodov v centre sa opiera predovšetkým o jednotu dopravnú-geografickej polohy, využitie dopravnej, výrobnéj a nevýrobnej infraštruktúry, pracovnú silu nachádzajúcu sa v centre a v jeho širšom zázemí i ďalšie faktory vplývajúce na rozvoj priemyslu. Napriek tomu, že hodnotenie priemyselných centier bolo aktuálne najmä v druhej etape vývoja priemyslu, na Slovensku teda v rokoch 1948-1989, má hodnotenie priemyselného centra aj dnes svoj význam pri štúdiu regionálnej štruktúry územia. Pri priemyselnom centre si všimame viac jeho charakteristík, najčastejšie sa však hodnotí veľkostná štruktúra priemyselných závodov nachádzajúcich sa v centre, odvetvová štruktúra priemyslu centra a priestorová lokalizácia závodov v centre.

5.2.1 Veľkostná štruktúra priemyslu

Vývoj veľkostnej štruktúry priemyselných závodov v Nitre zachytávajú tab. 5.1 a tab. 5.2. V Nitre sa po roku 1950 pochopiteľne zmenila veľkostná štruktúra priemyselných závodov. Kým v období pred rokom 1950 boli v meste väčšinou menšie prevádzky, napr. s počtom zamestnancov do 50 pracovníkov bolo sedem závodov a do 200 pracovníkov malo ďalších päť závodov, v roku 1974 už vo veľkostnej štruktúre zreteľne dominovala veľkostná kategória 201-500 pracovníkov, pričom päť závodov už malo viac ako 501 pracovníkov, a z toho dva závody viac ako 1 001 pracovníkov (tab. 5.2). K veľkosti priemyselných závodov v roku 1950 treba ešte poznamenať, že niektoré z nich naberali pracovníkov „kampaňovito“. Súviselo to s tým, že v Nitre bol v tom čase zastúpený potravinársky priemysel až šiestimi závodmi, ktoré v období spracovania poľnohospodárskych plodín, potrebovali väčší počet pracovníkov. Mimo tohto obdobia boli počty pracovníkov podstatne nižšie (mlyny, cukrovar, továreň na spracovanie tabaku, vinárske závody).

Tabuľka 5.1 Počet priemyselných závodov v Nitre podľa veľkostných kategórií

<i>počet pracovníkov</i>	<i>1950</i>	<i>1974</i>	<i>1985</i>
1 - 100	7	6	2
101 - 200	5	5	3
201 - 500	7	13	14
501 - 1 000	0	3	5
1 001 - 3 000	0	2	3
<i>spolu</i>	<i>19</i>	<i>29</i>	<i>27</i>

Zdroj: Fojtík ed. (1977), Štatistická ročenka okresu Nitra (1986), SŠÚ (1986)

Počet pracovníkov v priemyselných závodoch Nitry začal rásť najmä od spomínanej druhej fázy vývoja priemyslu v období socialistickej industrializácie, od 60. rokov 20. storočia. Azbestocementové závody dosiahli v roku 1974 už počet pracovníkov 832 (vrátane vývoja), Pleta, závod Nitra 892 pracovníkov, Mäsozávod 596 pracovníkov a dva priemyselné závody presiahli hodnotu 1 000 zamestnancov, Nitrianske textilné strojárne mali 1 184 pracovníkov a Plastika 1 995 pracovníkov. Zaujímavým zistením vývoja priemyslu je aj skutočnosť, že podiel žien pracujúcich v priemysle Nitry sa zvýšil z hodnoty 28,8 % v roku 1950 na hodnotu 42,0 % v roku 1974.

V nasledujúcich desiatich rokoch po roku 1974 pozorujeme ďalší rast počtu pracujúcich v jednotlivých priemyselných závodoch Nitry. Okrem toho, že v tomto období vzniklo niekoľko ďalších závodov (Inštala VD, Služba VD, Tekos závod Nitra, Vzor VD), niektoré závody dosiahli pozoruhodný nárast zamestnancov, Plastika o 235 pracujúcich, Nitrianske strojárne/elektrotechnické strojárne o 691, Mier o 399, Pleta

o 227 a významné zvýšenie počtu pracujúcich zaznamenali aj viaceré závody potravinárskeho priemyslu. Vo veľkostnej štruktúre závodov v Nitre sa výrazne znížil počet závodov v dvoch prvých kategóriách a naopak, zvýšil sa počet závodov v dvoch najvyšších kategóriách. V kontexte veľkostnej štruktúry priemyselných závodov na Slovensku môžeme konštatovať, že pre Nitru boli typické stredne veľké priemyselné závody (Mládek, 1990).

Tabuľka 5.2 Počet pracujúcich v priemyselných závodoch Nitry v rokoch 1974 a 1985

<i>Názov podniku</i>	<i>1974</i>	<i>1985</i>	<i>Prírastok</i>
Slovenské plynárne/Západoslovenské plynárne	109	136	27
Zsl. energetické závody, n.p. stavebný montážny závod	328	340	12
Zsl. energetické závody, n.p. okresný závod	123	134	11
Plastika, n.p., závod Nitra	1 995	2 230	235
Bioveta, n.p., závod Nitra	410	491	81
Opravnice poľnohospodárskych strojov	205	324	119
Automobilové závody, n.p. Ml. Boleslav, opravovne Nitra	111	97	-14
Nitrianske textilné strojárne/elektrotechnické strojárne	1 184	1975	691
Bratislavské automobilové závody, n.p., Nitra	296	383	87
Čsl. automobilové opravovne, n.p., závod 02	369	364	-5
Inštala, VD	n	458	458
Služba, VD	n	619	619
Čsl. automobilové opravovne n.p. závod 04	52	n	-52
Azbestocementové závody – vývoj	100	n	-100
Azbestocementové závody – Mlynárce	732	656	-76
Mier, n.p. závod Nitra	350	749	399
Pleta, n.p. závod Nitra	892	1 119	227
Tekos, závod Nitra	n	315	315
Vzor, VD	n	185	185
Nitrianske tlačiarne	266	351	85
Milex, n.p., závod Nitra	257	225	-32
Zsl. mäsový priemysel, n.p., závod Nitra	596	661	65
Cukrovar a konzerváreň	420	454	34
Slovlik, konzerváreň a liehovary	30	n	-30
Zsl. pivovary, n.p., závod Nitra	250	332	82
Zsl. pivovary sódovkárne, závod Nitra	119	n	-119
Mlyny a cestovinárne, n.p., závod Nitra	300	327	27
Mlyny a cestovinárne, n.p.– roľnícke mlyny	42	n	-42
Slovenské mraziarne, n.p., závod Nitra	170	225	55
Čsl. tabakový priemysel	100	76	-24
Vinárske závody, n.p., závod Nitra	469	552	83
Zsl. pekárne, n.p., závod Nitra	320	335	15
Zsl. pekárne-cukrárne, závod Nitra	75	n	-75
<i>Mesto spolu</i>	<i>10 670</i>	<i>14 113</i>	<i>3 343</i>

Vysvetlivky: n – nejstávajúci údaj

Zdroj: Fojtík ed. (1977), *Štatistická ročenka okresu Nitra (1986)*, SŠÚ (1986)

5.2.2 Odvetvová štruktúra priemyslu

V období socialistickej industrializácie nastala pomerne výrazná zmena v odvetvovej štruktúre priemyslu Nitry, podobne ako tomu bolo v odvetvovej štruktúre priemyslu Slovenska. Kým do roku 1950 dominoval v meste v počte pracujúcich predovšetkým

potravinársky priemysel (v roku 1950 predstavoval jeho podiel 42,5 %, druhý v poradí priemysel stavebných hmôt zamestnával 18,0 % pracujúcich v priemysle), v roku 1974 sa situácia už podstatne zmenila. Aj v roku 1974 potravinársky priemysel naďalej zostával podielom zamestnaných na prvom mieste (26,97 %), ale chemický priemysel mal už podiel 22,54 % a strojársky s elektrotechnickým 20,78 % (tab. 5.3). Ako konštatuje Mládek (1990) priemyselné centrum Nitra je polyodvetvové priemyselné centrum, pričom sa v roku 1985 nachádzalo medzi 15 najväčšími priemyselnými centrami Slovenska. Citovaný autor hodnotil ich veľkosť podľa troch základných ekonomických charakteristík, počtu pracovníkov, hodnoty hrubého obratu a hodnoty základných prostriedkov.

V roku 1985, teda v čase ukončenia industrializácie mesta, už dominoval v odvetvovej štruktúre priemyslu Nitry strojársky a elektrotechnický priemysel (29,90 %), pričom podiel potravinárskeho priemyslu (20,45 %) a chemického priemyslu (19,28 %) mierne poklesol. Strojárske a elektrotechnické priemysel sa aj vďaka rozvoju automobilizmu a mechanizácie poľnohospodárstva rozvíjali prakticky vo všetkých veľkých mestách Slovenska, keď sa v nich popri výrobných závodoch budovali aj početné opravárenské a servisné závody.

Tabuľka 5.3 Vývoj odvetvovej štruktúry priemyslu Nitry podľa počtu zamestnaných

<i>Odvetvie priemyslu</i>	<i>1974</i>	<i>'74%</i>	<i>1985</i>	<i>'85%</i>	<i>1989</i>	<i>'89%</i>
palív	109	1,02	136	0,96	154	1,12
energetický	451	4,23	474	3,36	419	3,06
chemický	2 405	22,54	2 721	19,28	2 712	19,80
strojársky	1 796	16,83	1 787	12,66	1 634	11,93
elektrotechnický	421	3,95	2 433	17,24	2 046	14,93
stavebných hmôt	832	7,80	656	4,65	1 008	7,36
drevospracujúci	350	3,28	749	5,31	746	5,45
textilný a odevný	892	8,36	1 619	11,47	1 258	9,18
polygrafický	266	2,49	351	2,49	334	2,44
potravinársky	2 878	26,97	2 886	20,45	3 111	22,71
mrziarska a tabaková výroba	270	2,53	301	2,13	278	2,03
<i>spolu</i>	<i>10 670</i>	<i>100</i>	<i>14 113</i>	<i>100</i>	<i>13 700</i>	<i>100</i>

Vysvetlivky: '74%, '85%, '89% - percentuálny podiel odvetvia na zamestnanosti v danom roku

Zdroj: Fojtik ed. (1977), Štatistická ročenka okresu Nitra (1986), SŠÚ (1986)

K trom uvedeným „kľúčovým“ odvetviám priemyslu v Nitre v roku 1985 je vhodné urobiť ešte jednu poznámku. Kým v strojárskom a elektrotechnickom priemysle reprezentovanom v meste siedmimi závodmi a v chemickom priemysle reprezentovanom dvomi závodmi, jasne dominoval vždy jeden závod, Elektrotechnické strojárne s 1 975 pracovníkmi, resp. Plastika s 2 230 pracovníkmi, potravinársky priemysel reprezentovalo tiež sedem počtom pracovníkov pomerne vyrovnaných závodov. Počet zamestnaných v potravinárskom priemysle sa pohyboval medzi 225 pracovníkmi (Milex) a 661 pracovníkmi (mäsozavody). Z ostatných odvetví, vďaka závodu Pleta, pripadal v roku 1985 pomerne vysoký podiel na textilný a odevný priemysel (11,47 %). Podiel ostatných odvetví priemyslu sa pohyboval od 2,0 % do 5,5 %, výnimkou priemyslu palív, ktorého podiel bol len 0,9 %, čo je odpovedajúce nízkeho významu tohto odvetia v meste.

Pri sumárnom hodnotení odvetvovej štruktúry priemyslu mesta, ako výsledku socialistickej industrializácie, možno konštatovať, že s výnimkou chemického priemyslu sa v Nitre rozvíjali odvetvia priemyslu, ktoré mali v Nitre dlhšiu tradíciu a možno ich považovať pre Nitru za prirodzené. Chemický priemysel sa stal typickým priemyselným odvetvím pre Nitru až po roku 1950, keď sa stala Nitra aj vďaka svojej polohe vhodným

mestom pre lokalizáciu Plasty, ktorá svojou produkciou významne zásobovala rozhodujúcu poľnohospodársku produkčnú oblasť Slovenska Podunajskú nížinu a mala aj dobre lokalizovaný zdroj surovín pre výrobu (Chemické závody Wilhelma Piecka v Novákoch). Pre lokalizáciu závodu Bioveta do Nitry sa ukázal ako rozhodujúci moment fakt, že Nitra sa začala hneď na začiatku 50. rokov 20. storočia formovať ako veľmi dôležité centrum poľnohospodárskej výroby, školstva, vedy a výskumu a aj potrebného farmaceutického priemyslu (Vysoká škola poľnohospodárska, Výskumný ústav živočíšnej výroby, výstavisko Agrokomplex, výroba farmaceutík pre živočíšnu výrobu, niekoľko závodov spracovania produktov poľnohospodárskej výroby i iné).

5.2.3 Priestorový vzorec rozmiestnenia priemyslu

Priestorové rozmiestnenie priemyslu na konci socialistického obdobia by sa dalo stručne zhrnúť nasledovne. Kým pred rokom 1948 boli závody a výrobné prevádzky umiestnené na okraji zastavaného územia mesta, možno povedať, na okraji širšieho centra mesta (Ferrenit, mlyny, pivovar, cukrovar, tlačiarne i iné), niekedy v tesnej nadväznosti na obytné plochy, vplyvom priestorového rozvoja mesta sa stali už v 60. rokoch minulého storočia súčasťou jeho súvisle zastavaného širšieho centra. V tomto období sa už začali výraznejšie prejavovať negatívne vplyvy prevádzky týchto závodov na mesto (exhaláty, hluk, intenzívna doprava, bariéra aditívneho rozširovania mesta a iné). Napríklad nitriansky cukrovar mal vzhľadom na prevládajúce severozápadné veterné prúdenie na území mesta, nevýhodnú polohu na jeho západnom okraji. Mlyny boli lokalizované v bezprostrednej blízkosti centra, čo sa ukázalo ako veľmi problematické hlavne pre rozvoj mesta po roku 1989.



Obrázok 5.1 Lokalizácia Nitrianskych strojární, Plasty a závodu Mier južne od obytnej zóny mestskej časti Dolné Krškany

Zdroj: Midler (2018)

Prevažná časť nových priemyselných závodov bola v období socialistickej industrializácie umiestňovaná v južnej priemyselnej zóne (Dolné a Horné Krškany) a západnej priemyselnej zóne (Kyneč a Mlynárce). Obidve tieto zóny ťažili z dobrej polohy pri železnici a cestnej komunikácii. Južná priemyselná zóna mala výhodnú polohu aj vzhľadom na vyššie spomínané prevládajúce severozápadné prúdenie. Navyše, najmä mestská časť Dolné Krškany poskytovala dostatok priestorovo rozsiahlych rovinatých plôch na priestorovo veľkorysú výstavbu priemyselných areálov. Lokalizácia plošne rozsiahlych závodov Nitrianskych strojární, Plasty a drevárskeho závodu Mier je južne od zastavanej časti tejto mestskej časti (obr. 5.1). Nevýhodou obidvoch týchto zón bola skutočnosť, že sa stali viac menej súčasťou obytných štruktúr pričlenených bývalých samostatných vidieckych obcí, čo výrazne komplikovalo cestnú dopravu v nich. V južnom priemyselnom páse boli lokalizované okrem troch uvedených závodov aj ďalšie významné závody, a to farmaceutický podnik Bioveta n.p., Slovenské mraziarne n.p., závod Nitra i iné. V západnom priemyselnom páse sa nachádzali textilný závod Pleta n.p., Cukrovar a konzerváreň Nitra, Čsl. automobilové opravovne n.p., závody 02 a 04, Azbestocementové závody – Mlynárce n.p., Služba v.d. a iné.

V ostatných častiach Nitry sa jednotlivé závody nachádzali viac-menej rozptýlene, išlo zväčša o stredne veľké a menšie výrobné závody a podniky (Mlyny a cestovinárne n.p., závod Nitra, Zsl. Pivovary n.p., závod Nitra, Čsl. tabakový priemysel n.p., závod Nitra, Vinárske závody n.p., závod Nitra, Nitrianske tlačiarne a iné).

5.3 Analýza vybraných priemyselných závodov mesta

5.3.1 Plastika, n.p., závod Nitra

Najvýznamnejším priemyselným zárodom v Nitre bol prakticky podľa všetkých ukazovateľov priemyselnej výroby chemický závod Plastika, n.p. Závod sa začal stavať v roku 1962, ako jedna z vládou vytipovaných lokalít na umiestnenie chemického závodu zameraného na produkciu výrobkov z plastických hmôt, v rámci zámeru industrializácie Slovenska. Výrobný podnik mal napomôcť zvýšeniu priemyselnej produkcie, a tak zlepšeniu ekonomiky regiónu a zamestnanosti.

Lokalizáciu Plasty v Nitre ovplyvnili najmä tri faktory, a to zdroj surovín, odberatelia produkcie a potenciál pracovných síl. Dôležitú úlohu pri výbere miesta lokalizácie závodu zohrali bývalé Chemické závody Wilhelma Piecka, n.p. v neďalekých Novákoch na Hornej Nitre. Základné suroviny pre Plastiku ako polyetylén, polypropylén, polyvinylchlorid a polystyrén pochádzali práve z tohto závodu. Výrobky Plasty, rôzne druhy rúr a tvaroviek, obalové a krytinové materiály a iné, nachádzali odbytišťa prakticky na celom Slovensku i v zahraničí, ale veľkým odberateľom krytinového materiálu a veľkoplošných fólií, bola práve blízka Podunajská nížina. Podunajská nížina bola významnou oblasťou poľnohospodárskej výroby a je logické, že priame zameranie využitia výrobkov Plasty v poľnohospodárstve (zavlažovacie systémy, veľkoplošné fólie, obalové materiály i iné) zohralo dôležitú úlohu pri úvahách o lokalizácii závodu. Samotný počet obyvateľov mesta a jeho blízkeho okolia mal pri výbere miesta lokalizácie závodu tiež dôležitú úlohu. Pri predpokladanom počte zamestnancov závodu niečo nad 2 000 sa uvažovalo jednak s tým, že závod podporí rozvoj mesta vytvorením daného objemu pracovných príležitostí, jednak s tým, že existujúci počet obyvateľov mesta a blízkeho okolia bude zase zárukou zdroja pracovných síl. Na umiestnenie závodu mali vplyv aj ďalšie lokalizačné faktory ako napr. vyhovujúce dopravné spojenia železničnou i cestnou dopravou, vhodné dostatočne veľké rovinaté územie, možnosť výberu dobrej polohy závodu v súvislosti s jeho očakávanými vplyvmi na životné prostredie a iné.

Výstavba závodu začala v roku 1962 a prebehla v troch etapách: I. etapa 1962-1967, II. etapa 1967-1971 a III. etapa 1974-1979. Spočiatku sa výroba zameriavala na produkciu dosiek z ľahčeného polystyrénu, tvarovky, polyetylénové nádoby a obalový materiál. Monopolné postavenie v rámci ČSSR nadobudol podnik po rozšírení programu výroby súčastí potrubných systémov zo základných typov plastov. Veľmi významne ovplyvnilo ďalší vývoj podniku založenie Výskumného ústavu spracovania a aplikácie plastických látok v roku 1974. Väčšina výskumných úloh ústavu sa zameriavala na realizáciu výroby v nitrianskom závode Plasty. Závod prešiel viacerými organizačnými zmenami. Najskôr ho začlenili k 1.1.1963 do výrobnno-hospodárskej jednotky Chemické závody Wilhelma Piecka Nováky, od 1.7. 1965 už patril do výrobnno-hospodárskej jednotky Fatra Napajedla. Od roku 1966 bol závod jednou z organizačných jednotiek podniku Československé závody gumárskeho a plastikárskeho priemyslu v Gottwaldove. A až 1.1.1969 sa stal závod Plastika národným podnikom. Plastika, n.p. závod Nitra sa začlenila do organizačného celku generálne riaditeľstvo Slováčie v Bratislave. Ekonomický rozvoj podniku bol ovplyvnený postupným prechodom na domácu surovinovú bázu. Veľkokapacitnými prepravníkmi sa denne vozili suroviny aj z bratislavského Slovnaftu.

Výrobný program bol do roku 1989 rozdelený do štyroch základných častí: 1/ rúry a tvarovky z plastov, 2/ výrobky z penového polystyrénu, 3/ obalové materiály z polyetylénu a 4/ ostatné výrobky. V 80. rokoch 20. storočia sa počet zamestnancov podniku pohyboval na úrovni 2 200 až 2 230 (Draxler, 1986). Od začiatku výroby v roku 1963 bol vývoj všetkých základných sledovaných ukazovateľov Plasty (tab. 5.4) veľmi dynamický až do roku 1980, kedy nastala určitá stabilizácia, len s miernym navyšovaním hodnôt jednotlivých ukazovateľov v neskoršom období. Súviselo to jednak s ukončením rozvíjania výrobného programu v závode, jednak s naplnením jeho výrobných kapacít.

Tabuľka 5.4 Základné údaje o Plastike Nitra v rokoch 1963 až 1985

Rok	Výroba tovaru v tonách	Výroba tovaru v mil. Kčs	Počet pracovníkov	Základné prostriedky v tis. Kčs
1963	42	1,9	70	330
1965	1 278	21,1	482	28 678
1968	11 631	186,0	1 298	211 867
1970	34 507	537,7	1 727	303 170
1975	42 572	543,1	2 036	489 338
1980	60 798	807,0	2 220	767 800
1981	62 329	848,0	2 221	800 187
1982	64 359	872,0	2 231	811 475
1983	64 643	886,5	2 233	816 591
1984	63 820	916,7	2 218	842 126
1985	66 772	969,3	2 224	869 563

Zdroj: Draxler (1986)

5.3.2 Západoslovenské pivovary, n.p. závod Nitra (Nitriansky pivovar)

História nitrianskeho pivovaru sa viaže už k roku 1894, kedy bola založená vo Viedni Nitrianska pivovarnícka a sladovnícka spoločnosť. Dôležitým faktorom, ktorý prispel k založeniu výroby piva v Nitre, bola kvalitná zoborská pramenitá voda, ktorú poslala novovzniknutá účastinná spoločnosť do Viedne na rozbor. Voda je totiž dôležitou súčasťou výroby, ktorá ovplyvňuje zásadne výsledný charakter piva. Potvrdená bola vynikajúca kvalita vody. Účastinnú spoločnosť založili nitriansky hlavný župan Viliam Thuróczy, kráľovský verejný notár Koloman Pongrácz a majiteľ pivovaru v starom

Plzenci, Karol Wolf. Pre pivovar bolo dôležité aj zlepšenie dopravných možností, predovšetkým v tom období dominujúcej železničnej dopravy. Práve v tomto období sa uskutočnila dostavba a začiatok prevádzky na železničnej trati Šurany – Zlaté Moravce. Po dokončení výstavby pivovaru sa začalo s výrobou piva 31.5.1896. Pred prvou svetovou vojnou, v rokoch 1907-1909, zamestnával pivovar aj so sladovňou približne 40 pracovníkov a vyrábala slad, salónne ležiakové pivo a sušené mláto. Výrobná ročná kapacita pivovaru bola v tom období 40 000 hl piva a 750 ton sladu. Slad sa vyvážal do Rakúska a Nemecka, pivo predávali vo viacerých župách. V turbulentných vojnových a povojnových rokoch 1916 až 1919 prešiel pivovar viacerými vlastníkmi zmenami, ktoré sa dostali až do roviny súdnych sporov o práva na majetku a až vznikom samostatnej Československej republiky sa čiastočne vyriešili (Löfflerová, 2009).

Po roku 1919 pôvodná maďarská spoločnosť, ktorá vlastnila pivovar počas trvania Uhorska, zanikla. V roku 1919 bol prijatý nový názov pivovaru „Nitriansky meštiansky pivovar a sladovňa ú.s. (účastinná spoločnosť)“. Výrobným artiklom zostali pivo a slad a pribudla sladová káva. Pivovar mal aj vlastné distribučné sklady, a to v Bratislave a aj vo Viedni, čo dokladovalo jeho významné nadregionálne postavenie. Treba však poznamenať, že po vzniku Československa sa situácia v slovenských pivovaroch nezlepšila, ale naopak výrazne zhoršila. Zhoršenie pozície slovenských pivovarov spôsobila najmä skutočnosť, že výrobné náklady slovenských pivovarov boli v priemere asi 1,5 krát vyššie ako českých. V roku 1926 bola výroba piva v Nitre zastavená, a to jednak vzhľadom na zvyšujúce sa náklady na výrobu a klesajúcu konkurencieschopnosť pivovaru, jednak aj z dôvodu klesajúceho záujmu o kúpu piva. Z celkovej výroby piva v Československu, v roku 1925 odhadovanej na 8 500 000 hl, sa na Slovensku vyrobilo len približne 3,5 % z tohto množstva, a spotreba piva na jedného obyvateľa na Slovensku predstavovala len jednu tretinu v porovnaní so spotrebou v Česku (Löfflerová, 2009).

V rokoch 1927 a 1928 bola v priestoroch pivovaru zriadená továreň na výrobu salámy, po jej zániku tu bol tabakový sklad, od roku 1941 sklady na soľ a neskôr aj sušiareň zeleniny. Už v roku 1935 sa po desiatich rokoch vrátila sladovňa do rúk československého štátu a závod začal používať názov Sladovňa Eckenstein a spol., úč. spol. Od 1.1.1945 bola firma premenovaná na Spojenú exportnú sladovňu a pivovar, úč. spol. v Nitre. Stúpajúci záujem o kúpu piva po druhej svetovej vojne pomohol k obnove pivovaru v Nitre. Výroba piva sa do objektov vrátila po rekonštrukcii v roku 1950 (Krčmár, 2006).

V roku 1948 došlo na základe vyhlášky č. 115/Zb. o znárodnení niektorých podnikov a závodov v potravinárstve aj k znárodneniu pivovaru v Nitre, ktorý sa stal súčasťou Západoslovenských pivovarov, n.p. Bratislava. Do tohto závodu boli v tom čase zaradené štyri znárodnené závody, Bratislavský pivovar a sladovňa, Bratia Stein, úč. spol. Bratislava (i), Meštiansky pivovar, úč. spol., Bratislava (ii), Spojená exportná sladovňa a pivovar, úč. spol., Nitra, závody Nitra a Neded (iii) a Pivovar a sladovňa Jozefa Müllera, Hlohovec (iv). V tomto období vznikli aj Stredoslovenské pivovary, n.p. Turčiansky Svätý Martin, Východoslovenské pivovary, n.p. Košice a Slovenské sladovne, n.p. Trnava.

V roku 1949 sa začalo v Nitre s obnovou starých budov, ktorá prebehla v dvoch etapách, prvá v roku 1950 a druhá v rokoch 1953-1955. Stavali sa vlastne nové budovy na starých základoch. Základným dôvodom znovu obnovenia práce pivovaru v Nitre bol nedostatok piva na západnom Slovensku medzi Bratislavou a Martinom. Do tejto oblasti sa dovážali české a moravské pívá, a čiastočne ju zásobovali aj ostatné slovenské pivovary. Od 1.1.1953 zmenil pivovar názov na Nitrianske pivovary, n.p., pričom k nemu patrili aj pivovar v Hlohovci. V roku 1958 bol podnik začlenený pod Pivovary a sladovne, n.p. Bratislava a od r. 1960 znovu pod Západoslovenské pivovary, n.p. Bratislava. Od 1.1.1984 bol k pivovaru v Nitre pričlenený bývalý Sódovkárenský závod Nitra. Celý tento

novovzniknutý závod bol od 1.1.1984 začlenený pod Slovenské sladovne, š.p. Trnava. V roku 1950 pracovalo v nitrianskom pivovare 74 zamestnancov, v roku 1974 už 250 a v roku 1985 až 332 zamestnancov, vrátane včleneného sódovkárenského závodu. Dňa 1.1.1989 vznikol gigantický Agrokombinát Zobor, š.p. so sídlom v Nitre. Jedným z jeho kombinátnych podnikov bol práve aj pivovar Nitra a jeho podriadenou prevádzkou bola sódovkáreň v Nitre (Petráš, 1993, 1996).

Vidíme, že po roku 1948 sa začleňovanie pivovaru v Nitre do rôznych účastinných spoločností, národných podnikov a štátnych podnikov menilo pomerne často. Podobné organizačné zmeny sa odohrávali aj v iných odvetviach priemyslu Slovenska, hoci možno konštatovať, že v potravinárskom priemysle boli, vzhľadom na početnosť závodov a ich rozptýlenosť tieto zmeny najčastejšie. Je zrejmé, že zmeny vždy sledovali snahu o efektívnejšie fungovanie jednotlivých závodov, prípadne danej oblasti potravinárskeho priemyslu. Dnes už môžeme len konštatovať, že bolo by zaujímavé sledovať „fungovanie“ Agrokombinátu Zobor, š.p., ktorého vznik predstavoval určité logické završenie významnej pozície poľnohospodárstva a potravinárskeho priemyslu v Nitre. Jeho významnými zložkami boli nielen závody potravinárskeho priemyslu, ale aj vysoká škola, výskumný ústav živočíšnej výroby, výstavníctvo, výroba liečiv pre hospodárske zvieratá, poľnohospodárske výrobné družstvá a iné.

5.3.3 Azbestocementové závody, n.p. Nitra – Mlynárce

Vznik závodu Ferrenit zameraného na výrobu azbestocementových výrobkov v Nitre, predchodcu Azbestocementových závodov, sa datuje do roku 1911, kedy rozšírením malej súkromnej podnikateľskej firmy Adolfa Kramera, boli dané základy priemyselnej výroby azbestocementovej krytiny na Slovensku. Závod Ferrenit bol jedným z mála priemyselných závodov Nitry, ktorý prežil po vzniku Československej republiky v roku 1918 ťažké časy nedostatku finančného kapitálu po vojne a tlak konkurencie českého priemyslu. V rokoch 1920-1921 závod zrekonštruovali a rozšírili jeho strojové vybavenie, pričom počet zamestnancov v závode stúpol na 120 až 150, v závislosti od sezóny. Denne závod vyprodukoval 9 000 kusov plochého ferrenitu rozmeru 40x40 cm, ktorý sa používal pri výstavbe rodinných domov. Závod Ferrenit predstavoval za prvej republiky „najkoncentrovanejšie“ priemyselné odvetvie v Nitre, pracovalo v ňom takmer 20 % zamestnaných v priemysle Nitry.

Po skončení druhej svetovej vojny bol podnik znárodnený, a to napriek úsiliu dedičov bývalého majiteľa o prinavrátenie a zachovanie majetku. V júli 1948 Ministerstvo priemyslu s účinnosťou od 1.1.1948 zlúčilo závody vyrábajúce azbestocementové výrobky v Nitre a v Púchove, kde vznikol závod s obdobným výrobným zameraním v roku 1907, v jeden národný podnik, Azbestocementové závody, n.p. so sídlom v Nitre. Tento národný podnik zásoboval priemyselnú, poľnohospodársku aj individuálnu výstavbu doskovými azbestocementovými materiálmi, najmä šablónami, vlnitou krytinou a lisovanými doskami. Nakoľko dodávky materiálu nestačili pokrývať požiadavky dynamicky sa rozvíjajúcej stavebnej činnosti, Ministerstvo priemyslu v roku 1949 rozhodlo vybudovať nové výrobné kapacity v novom závode v Mlynárčiach. V roku 1964 sa závod v Nitre ako podnik ruší a včleňuje sa do závodu Rúrovňa Mlynárce na úrovni samostatnej výroby, pričom rozsah výroby i sortimentu závodu v Nitre zostáva zachovaný.

V období rokov 1948-1971 nastáva prudký nárast objemu výroby, ktorý sa zvýšil trojnásobne. Zvýšil sa taktiež počet pracovníkov. Po roku 1972 dochádza k štruktúrnym zmenám v azbestocementovej výrobe v nitrianskom závode, a to v prospech krytinových materiálov. Podiel vlnitej krytiny a hladkej krytiny predstavoval až 60 % výroby. Rozširovala sa aj výroba požiarne odolných dosiek. Podstatný podiel na inovačnom

programe závodu mal vznik výskumného pracoviska, ktoré zamestnávalo až 10 osôb a ktoré bolo jeho súčasťou. Nosným programom závodu v 80. rokoch minulého storočia bola výroba krytinových a rúrových materiálov, stavebno-izolačné dosky a azbestocementové panely. Využitie týchto materiálov bolo hlavne v dvoch odvetviach, v stavebníctve (občianska výstavba) a v poľnohospodárskej výrobe (zavlažovacie systémy). Po prudkom náraste počtu zamestnaných v závode z 371 osôb v roku 1950 na 732 v roku 1974, nastáva v 80. rokoch takisto určitá stabilizácia a zvyšovanie efektivity práce, a tak v roku 1985 pracovalo v Azbestocementových závodoch Mlynárce len 656 zamestnancov.

6 Procesy podmieňujúce spoločenskú transformáciu a vývoj priemyslu na Slovensku po roku 1989

6.1 Demokratizácia spoločnosti a nástup trhovej ekonomiky

Téma postsocialistickej transformácie (Popjaková, 1998), ktorej dôležitými fenoménmi sú demokratizácia spoločnosti a nástup trhovej ekonomiky, sa stáva podľa viacerých autorov minulosťou. To však neznamená, že samotné štúdium transformácie a jej dôsledkov pre spoločenský vývoj v dotknutých krajinách, vrátane Slovenska, prestane byť relevantné. Práve naopak, bude ešte viac potrebné pri vysvetľovaní priestorovej organizácie spoločnosti a regionálnej štruktúry v jednotlivých krajinách v podmienkach prehlbujúcej sa európskej integrácie a globalizácie. Zaujímavú štúdiu v kontexte jedinečného charakteru a rozsahu spoločenskej transformácie na Slovensku po roku 1989 predstavili Rusnák a Korec (2013). Niektorí autori upozorňujú, že „transformačný proces“, alebo aj prechodový proces v období spoločenskej transformácie, za aký sa dosť často označuje spoločenský vývoj na Slovensku po roku 1989, je len istým, časovo ohraničeným intervalom v dlhodobej evolúcii spoločenského (ekonomického, sociálneho, politického, kultúrneho a environmentálneho) vývoja štátu. Na jednej strane ide o špecifický vývojový proces nápravového typu, ktorý charakterizuje obrat medzi dvoma extrémne odlišnými politickými a ekonomickými systémami (zjednodušene komunistickým a kapitalistickým), a na strane druhej dochádza k nárastu významu nových poznatkov a informácií v spoločnosti, čo v konečnom dôsledku v dlhodobej vývojovej trajektórii vedie k posunu zo staršej industriálnej fázy vývoja spoločnosti do novej, post-industriálnej fázy.

Je, resp. bola, postsocialistická transformácia na Slovensku prevažne špecifickým procesom, alebo parciálnou súčasťou všeobecného procesu vývoja štádií spoločnosti? Odpoveď na túto otázku nie je jednoduchá a je neustále predmetom výskumu. Zdá sa, že postsocialistická transformácia prebiehala na pozadí, resp. v súčinnosti so široko chápanou post-industriálnou transformáciou. Popjaková (2008) v tejto súvislosti hovorí o dôležitej úlohe ekonomickej transformácie pri vytváraní takých podmienok, aké existujú v ekonomicky vyspelých častiach sveta. Zdôrazňuje na jednej strane špecifický kontext postsocialistickej transformácie, ako aj, na druhej strane, jej všeobecný rozmer v pro-cesoch globálnych zmien svetovej ekonomiky a prechodu k znalostnej ekonomike.

Ekonomická transformácia Slovenska neznamena len prechod od „plánu k trhu“, ale aj integráciu v rámci medzinárodnej del'by práce, ktorá mala vo svete výraznú dynamiku už od začiatku 80. rokov minulého storočia (pozri kap. 6.3). Dochádza tak nielen k transformácii ekonomického systému „socialistického“ typu smerom k trhovej ekonomike „kapitalistického“ typu, ale aj k ekonomickej integrácii a rastu vzájomnej závislosti v rámci globálnej ekonomiky. Všeobecne sa akceptuje, že postsocialistická transformácia idúca po špecifickej trajektórii sa vyznačuje v mnohých ohľadoch vyššou dynamikou a rýchlosťou zmien, ktorých súčasťou sú aj zmeny nápravového typu, na rozdiel od všeobecnej post-industriálnej transformácii vo vyspelých kapitalistických krajinách.

V zásade možno tvrdiť, že ak sa dynamika postsocialistických ekonomík priblíži tým vyspelým, potom možno hovoriť o ukončení postsocialistickej transformácie (Rusnák, Korec 2013). Schému vývoja ekonomiky Slovenska (S1, PS1, PS2, PS3) po roku 1948 v kontexte s vývojom kapitalistickej spoločnosti (K1, PK1, PK2) môžeme zjednodušene uviesť nasledovne:

1948-1989 K1 – kapitalistická spoločnosť – vplyv keynesiánskej politiky
 S1 – socialistická spoločnosť (*štátna konfiškácia firiem, kolektivizácia*)

1990-2009	<p><i>poľnohospodárstva, industrializácia</i>) – silná regionálna konvergencia, významná zmena ekonomickej a regionálnej štruktúry</p> <p>PK1 – post-kapitalistická spoločnosť – vplyv neoliberalnej politiky</p> <p>PS1 – postsocialistická spoločnosť – fáza nápravného typu (<i>privatizácia</i>)</p> <p>PS2 – postsocialistická spoločnosť – fáza všeobecných tendencií (<i>neoliberálna politika</i>) – silná regionálna divergencia, nápravná korekcia regionálnej štruktúry</p>
2009/2011 +	<p>PK2 – post-kapitalistická spoločnosť – vplyv evolučného inštitucionalizmu</p> <p>PS3 – postsocialistická spoločnosť – fáza integrácie v rámci post-kapitalistickej spoločnosti (<i>evolučný inštitucionalizmus</i>) – zastavenie regionálnej divergencie</p>

Podľa odhadov ekonomického inštitútu Deloitte, publikovaných v roku 2015, by mal byť priemerný rast HDP v najbližších piatich rokoch 2016-2020 nasledovný: priemerný rast globálnej ekonomiky 3,6-3,7 % ročne, priemerný rast ekonomiky EÚ 1,0 % ročne a priemerný rast ekonomiky Slovenska 3,0 % ročne. Hoci sa predpokladá, že rast ekonomiky Slovenska bude o niečo vyšší ako rast ekonomiky vyspelých svetových ekonomík (Nemecko, Veľká Británia, USA, Japonsko, Kanada a iné), vzhľadom na malé rozdiely rastu medzi vyspelými svetovými ekonomikami a Slovenskom možno prijať, resp. diskutovať, že ekonomika Slovenska sa už dostala do fázy integrácie v rámci post-kapitalistickej spoločnosti. Môžeme teda konštatovať, že zásadné nápravné procesy komunizmom deformovanej ekonomiky a regionálnej štruktúry boli už na prelome prvého a druhého desaťročia 21. storočia viac-menej ukončené a Slovensko má za sebou aj počiatkové obdobie posunu spoločnosti z industriálneho do post-industriálneho štádia. Pochopiteľne, niektoré špecifické črty Slovenska ako krajiny semiperiférie, resp. integrovanej periférie určujú, že význam priemyslu v ekonomike Slovenska bude aj v ďalších rokoch stále veľký.

Proces transformácie ekonomiky Slovenska a následne aj jeho regionálnej štruktúry po roku 1989 nebol jednoduchý a priamočiary. Morvay (2005) rovnako ako aj Buček a kol. (2010) turbulentný priebeh transformačného procesu na Slovensku spájajú so zmenou riadiaceho (politického) aparátu a s ich rozdielnou hospodárskou politikou. Podľa toho kľúča Morvay (2005) ešte pred vstupom Slovenska do EÚ, identifikoval päť, z hľadiska ekonomiky kvalitatívne odlišných, časových období:

1. liberálna cesta v rámci ČSFR, obdobie 1991-1993, premiér Klaus,
2. hľadanie novej cesty so zameraním na špecifiká SR, obdobie 1993-1995, premiér Mečiar,
3. deklarovaná gradualistická cesta sociálno-ekologického typu, tzv. slovenská cesta, obdobie 1996-1998, premiér Mečiar,
4. obnovenie liberálnej cesty a depolitizácia ekonomiky, obdobie 1999-2002, premiér Dzurinda a
5. vytváranie štandardného trhového hospodárstva s integračnými snahami, obdobie 2002-2004, premiér Dzurinda.

Buček a kol. (2010) pridávajú do začiatku svetovej finančnej a hospodárskej krízy ešte ďalšie dve etapy: prvá, roky 2004-2006, kedy bol na Slovensku zaznamenaný prudký rast HDP a príchod veľkých zahraničných investorov podmienený liberálnymi reformami (premiér Dzurinda) a druhá, roky 2006-2009, kedy bol na Slovensku dosiahnutý vrchol ekonomického rastu (ročný rast HDP v stálych cenách bol v roku 2007 10,4 %) a štát začal, aj pod vplyvom spomínanej krízy, orientáciu smerom k sociálnym programom,

pričom na Slovensku prišlo k naplneniu jeho integračných snáh prijatím spoločnej menovej únie (premiér Fico).

Zdá sa, že v období po roku 2009 sa začína na Slovensku v oblasti politickej ekonómie presadzovať etatizmus (z franc. *état* – štát), čo je politický postoj, ktorý sa snaží spoločenské problémy riešiť hlavne štátnymi zásahmi. V širšom zmysle je etatizmus chápaný ako prehnané zdôrazňovanie významu štátu v spoločnosti, jeho zásahov do hospodárskeho a politického života spoločnosti, ktoré môžu vyústiť až do prerastania štátu so spoločnosťou.

V súvislosti s hodnotením vývoja regionálnej štruktúry Slovenska po roku 1989, Korec (2009) odporúča rozlišovať dve obdobia: prvé obdobie, roky 1989-1997, kedy prebiehala „deštrukcia“ centrálne riadenej ekonomiky Slovenska v podobe rozpadu veľkých priemyselných a poľnohospodárskych podnikov a konverzie zbrojárskeho priemyslu, pričom za ukončenie tejto deštrukcie možno považovať veľkú privatizáciu realizovanú v roku 1996; navyše v roku 1997 vstúpilo do platnosti súčasné územno-správne členenie Slovenska, ktoré viaže všetky štatistické informácie, a ktoré v mnohých aspektoch ovplyvnilo hodnotenie a v niektorých smeroch aj vývoj regionálnej štruktúry Slovenska, a druhé obdobie, roky 1997-2006, keď sa uskutočnili zásadné neoliberálne reformy podporujúce prílev zahraničných investícií a bolo realizované úspešné ukončenie snahy Slovenskej republiky o vstup do euroatlantických štruktúr, predovšetkým do EÚ a NATO; toto obdobie možno v kontexte integračných snáh posunúť až ku koncu roka 2008, čo zodpovedá rozhodnutiu o prijatí spoločnej meny euro na jednej strane, a začínajúcej globálnej finančnej a hospodárskej kríze, ktorá zásadne ovplyvnila situáciu na trhu práce a v jednotlivých proexportne orientovaných odvetviach, na strane druhej.

Niektoré sociálno-ekonomické ukazovatele (HDP na obyvateľa, miera nezamestnanosti, priemerná mzda i iné) mali počas doterajšieho obdobia post-komunistického vývoja, roky 1989-2018, dve fázy. Pre prvú fázu, roky 1989-2009, boli charakteristické výrazne divergentné tendencie týchto ukazovateľov v kontexte vývoja regionálnej štruktúry Slovenska. Zdá sa, že regionálne rozdiely, z hľadiska sociálno-ekonomických ukazovateľov, sa na konci tohto obdobia postupne stabilizovali v tom zmysle, že ich dynamika a intenzita bola zanedbateľná v porovnaní s dynamikou na začiatku a počas sledovaného obdobia. Pre druhú fázu, roky 2009-2018, je charakteristická pomerne stabilná regionálna štruktúra, ktorá korešponduje so všeobecnými tendenciami vývoja svetovej ekonomiky, napr. s výraznejším príklonom jednotlivých krajín k štátnemu kapitalizmu (Bremmer 2014, Matlovič, Matlovičová 2011, Matlovičová a kol. 2014, Korec, Rusnák 2016 i iní).

6.2 Post-industriálny vývoj spoločnosti

Na tomto mieste nechceme diskutovať o teoretických otázkach spoločenského vývoja v kontexte teórie štádií, teórie cyklov alebo teórie dlhých vln. Chceme upozorniť na niektoré spoločensko-geografické fenomény, ktoré sú spojené s jednotlivými štádiami spoločenského vývoja všeobecne, a vývoja priemyslu na Slovensku. Súhlasíme s názorom Hampla (2005), že teóriu štádií vývoja spoločnosti je oprávnené považovať za všeobecný model nielen vývoja spoločnosti, ale aj za všeobecný model vývoja sociálno-geografických systémov. V literatúre sa všeobecne akceptuje označenie jednotlivých štádií spoločenského vývoja ako pred-industriálne, industriálne a post-industriálne štádium (bližšie v podkapitole 2.1; Bell, 1973; Toffler, 1980; Toffler, Tofflerová, 1996; Hampl, 1998, 2005; Sokol 2011 a iní). Už z uvedeného pomenovania jednotlivých štádií je zrejme významná úloha priemyslu v spoločenskom vývoji, vrátane vývoja regionálnej štruktúry štátu, ako aj samotných miest. Teóriu štádií spoločenského vývoja považujeme

za veľmi inšpiratívnu v kontexte hodnotenia nielen spoločenského vývoja Slovenska, vrátane vývoja jeho regionálnej štruktúry, ale aj v kontexte samotného vývoja priemyslu v Nitre.

Teória štádií spoločenského vývoja stavia teoretický rámec dejinného vývoja spoločnosti na hodnotení komplexných aspektov ekonomického a sociálneho vývoja. Jej nespornou výhodou je zohľadnenie priestorového prvku, t.j. rešpektovanie rozdielneho štádia spoločenského vývoja jednotlivých regiónov sveta a štátov sveta (Nováček, 2012). Konceptmi teórie cyklov a teórie dlhých vln sa nebudeme zaoberať, hoci aj tieto dve teórie v určitom zmysle pomáhajú objasniť vznik regionálnych rozdielov na globálnej i národnej úrovni (Popjaková, 2008; Rusnák, 2012 i iní). Základný rozdiel medzi týmito dvomi teóriami a teóriou štádií spoločenského vývoja spočíva v tom, „... že zatiaľ čo teória štádií spoločenského vývoja je sukcesívny proces, kde pôvodné štruktúry a formy rastu sú nahradené kvalitatívne novými štruktúrami a formami rastu, napr. dominanciu poľnohospodárskej výroby strieda priemysel a ten neskôr široko chápané služby (tieto javy môžeme dobre pozorovať aj na Slovensku; pozn. autorov), teória cyklov a teória dlhých vln zobrazujú vývoj ekonomiky v cykloch (resp. periódach, pozn. autorov), kde dochádza k striedaniu období rastu a úpadku s určitou periodicitou“ (Rusnák, 2012).

Nižšie uvedená „schéma“ v tab. 6.1 ukazuje základné rozdiely medzi jednotlivými fenoménmi spoločenského vývoja v troch spomínaných etapách, štádiách vývoja spoločnosti. Časové zarámovanie jednotlivých štádií rešpektuje globálnu úroveň hospodársky rozvinutých štátov sveta. V prípade Slovenska by sme medzníky medzi jednotlivými štádiami mohli v zhode s viacerými autormi stanoviť do rokov 1867, ako začiatku industriálnej spoločnosti (rakúsko-uhorské vyrovnanie a nástup industrializácie v Uhorsku), resp. roku 1948 (industrializácia Slovenska) a roku 1989, ako začiatku post-industriálnej spoločnosti (pád železnej opony, nástup trhovej ekonomiky, globalizácia).

Tabuľka 6.1 Štádiá vývoja spoločnosti

Pred-industriálna spoločnosť	Industriálna spoločnosť	Post-industriálna spoločnosť
<i>Definícia a vymedzenie</i>	<i>Definícia a vymedzenie</i>	<i>Definícia a vymedzenie</i>
Poľnohospodárska spoločnosť	Priemyslová spoločnosť	Spoločnosť služieb
Premoderná spoločnosť	Spoločnosť modernizmu	Postmoderná spoločnosť
Tzv. civilizácia prvej vlny	Tzv. civilizácia druhej vlny	Tzv. civilizácia tretej a ďalšej vlny
Produkt poľnohospodárskej revolúcie	Produkt priemyselnej revolúcie	Produkt vedecko-technickej revolúcie
<i>Obdobie</i>	<i>Obdobie</i>	<i>Obdobie</i>
Od 8-7 tisíc rokov p.n.l.	Od začiatku 18. storočia n.l.	Spravidla od 1955/56
Začiatok poľnohospodárstva	Nástup strojového priemyslu	V USA viac „bielych golierov“ ako „modrých golierov“
<i>Dominujúci typ práce</i>	<i>Dominujúci typ práce</i>	<i>Dominujúci typ práce</i>
Manuálna práca, pestovanie plodín a chov zvierat	Strojová výroba, podstatná časť výroby ide na obchod, z ktorého plynie zisk	Duševná práca, kde dominuje výskum a vývoj, veľká časť zisku plynie z finančných operácií bez potreby niečo vyrábať
Statická fáza vývoja	Dynamická fáza vývoja	Organická fáza vývoja

Pred-industriálna spoločnosť	Industriálna spoločnosť	Post-industriálna spoločnosť
<i>Vzťah človeka k prírode</i>	<i>Vzťah človeka k prírode</i>	<i>Vzťah človeka k prírode</i>
Mierna ťažba surovín, rozširovanie poľnohospodárskej pôdy na úkor lesov	Intenzívna exploatacia prírodných zdrojov, zmena interakcie človeka a prírody	Dôraz na trvalo udržateľný rozvoj, kvalitatívne nové vzťahy interakcie človeka a prírody
Vzťah človeka a prírody je bez vážnejších problémov	Vykorisťovanie prírody človekom, snaha človeka podriaďiť si prírodu	Človek sa snaží „reparovať“ vážne narušenú prírodu
<i>Hospodárstvo</i>	<i>Hospodárstvo</i>	<i>Hospodárstvo</i>
Primárna sféra (poľnohospodárstvo, lesné hospodárstvo a rybolov)	Sekundárna sféra (priemysel, stavebníctvo, doprava)	Terciárna a kvartérna sféra (služby, veda, výskum, finančníctvo, médiá, informačné technológie a iné)
<i>Vzťah ekonomiky a sociálnej oblasti</i>	<i>Vzťah ekonomiky a sociálnej oblasti</i>	<i>Vzťah ekonomiky a sociálnej oblasti</i>
Ekonomický život a sociálna oblasť sa prelínajú	Oddeľovanie ekonomiky od sociálnych problémov, vznikajú viditeľné sociálne rozdiely	Ekonomika kolonizuje spoločnosť, výrazná sociálna polarizácia a nové sociálne riziká
<i>Subjekty moci</i>	<i>Subjekty moci</i>	<i>Subjekty moci</i>
Feudálny štát, panovník, šľachta, duchovenstvo	Národný štát, suverénny ľud, moderný občan	Národný štát s obmedzenou suverenitou, nadnárodné spoločnosti, finančné inštitúcie
<i>Demografia</i>	<i>Demografia</i>	<i>Demografia</i>
Rast počtu obyvateľov je pomalý (vysoká detská úmrtnosť, epidémie, vojny)	Prudký rast počtu obyvateľov (prvá demografická revolúcia)	Spomalenie prirodzeného prírastku (druhá demografická revolúcia)
<i>Vzťah k urbanizácii</i>	<i>Vzťah k urbanizácii</i>	<i>Vzťah k urbanizácii</i>
Nízko urbanizovaná krajina, prevažuje vidiecke osídlenie, v roku 1800 len 3 % obyvateľov Zeme žijú v mestách	Silná moderná urbanizácia, ekonomika podporuje rast počtu obyvateľov miest, v roku 2000 žije v mestách už asi 50 % obyvateľov Zeme	Kvalitatívne nové procesy v urbanizácii, spomalenie rastu počtu obyvateľov miest
„Dediny“ a málo miest	Rast počtu priemyselných centier a veľkomiest, pokles významu vidieka	Rast aglomerácií a megalopolis, renesancia vidieka
<i>Regionálna štruktúra</i>	<i>Regionálna štruktúra</i>	<i>Regionálna štruktúra</i>
Rozdiely vo veľkosti sídiel sú malé, regionálna štruktúra je málo hierarchizovaná	Rastie význam priemyselných centier, vzniká viac hierarchických úrovní regiónov	Dominujú metropolitné regióny a regióny veľkých miest, nastáva výrazná regionálna diferenciacia

Pred-industriálna spoločnosť	Industriálna spoločnosť	Post-industriálna spoločnosť
<i>Životný štýl</i>	<i>Životný štýl</i>	<i>Životný štýl</i>
Konzervatívna úcta k tradičným hodnotám, tradičné kolektívne identity	Dôraz na ľudskú individualitu a vytváranie nových kolektívnych identít (sociálna trieda)	Prehľbujúca sa individualizácia spoločnosti, diverzifikácia životných štýlov a subkultúr
Neformálne sociálne vzťahy, komunikácia tvárou k tvári	Formalizácia sociálnych vzťahov a komunikácie	Virtualizácia sociálnych vzťahov a komunikácie
Výrazná intolerancia k inakosti	Postupný rast tolerancie k inakosti	Paradox „rešpektovanie inakosti vs. občianska ľahostajnosť“
Nízka sociálna mobilita	Rast sociálnej mobility, vplyv industrializácie	Vysoká sociálna mobilita, vplyv globalizácie
Tradičná veľká rodina	„Nukleárna“ manželská rodina	Presadzovanie alternatívnych foriem spolužitia („singles“, registrované partnerstvá a i.)

Zdroj: Urban (2017), upravené autormi

Ako uvádza vo svojej práci Hampl (2005), za najvšeobecnejšie rozdiely pri troch uvedených štádiách vývoja spoločnosti je oprávnené považovať diferencie v úrovni a kvalitatívnej forme vývojovej dynamiky spoločnosti. Ak zaužívané označenie štádií „pred-industriálne, industriálne a post-industriálne“ je odvodené z významových posunov troch základných sektorov ekonomiky, potom pre integrálne rozlíšenie spoločenského vývoja je podľa uvedeného autora najvhodnejšie označenie „statická, dynamická a organická spoločnosť“. Dôležitá je aj ďalšia poznámka autora, že v prípade dynamického industriálneho štádia sa jedná o extenzívny charakter tejto dynamiky, v prípade post-industriálneho štádia (organickej spoločnosti) ide o intenzívny charakter dynamiky, t.j. dominanciu kvalitatívnych foriem rastu. Na priložených obrázkoch môžeme na príklade amerického Pittsburghu vidieť typickú funkčnú priestorovú štruktúru mesta v industriálnej etape vývoja spoločnosti (obr. 6.1) a v post-industriálnej etape (obr. 6.2).

Aj Urban (2017) upozorňuje, že veľmi podstatným rysom uvedených spoločenských zmien je ich akcelerácia. Poľnohospodárska revolúcia sa „vyčerpala“ až po niekoľkých tisícročiach, priemyselnej revolúcii to trvalo len 300 rokov a ako dlho bude trvať revolúcia, ktorej sme dnes svedkami, tak to sa môžeme len dohadovať. Niektorí autori dokonca upozorňujú, že dnes už prežívame obdobie, kedy začína štvrté štádium, resp. niekoľko relatívne samostatných štádií, kde sú kľúčovými aktivitami génové inžinierstvo, digitálne inžinierstvo, finančné inžinierstvo, informačné inžinierstvo, umelá inteligencia, prípadne iné, pričom kvalitatívne formy jednotlivých fenoménov nastupujúceho štádia a ich vplyv na spoločnosť si zatiaľ nikto netrúfa popísať.

V súčasnosti sme svedkami rozsiahlych diskusií o tom kam smeruje vývoj ľudskej spoločnosti. Rozprávame o štvrtej priemyselnej revolúcii, ale podľa viacerých autorov je čím ďalej zreteľnejšie, že dochádza k civilizačnému zlomu. Diskusie o „Industry 4.0“ sa sústreďujú prevažne na technologické zmeny vo výrobe, ale je zrejme, že zároveň prebieha aj rozvoj technológií „smart“, ktoré zasahujú všetky časti spoločnosti. Dnes už treba odpovedať na otázku, čo je hlavná vývojová línia spoločnosti, a ktoré sú tie vedľajšie. Nie je to jednoduché, pretože je zrejme, že kľúčovými znakmi súčasného vývoja je narastajúca heterogenita a polarizácia spoločnosti. A nielen často spomínaná príjmová, ale aj názorová, religiózna a iné. Viacerí autori sa už pokúšajú definovať obraz novej spoločnosti, ktorá sa nám kreje teraz práve „pred očami“. Objavuje sa už aj jej označenie „Spoločnosť 5.0“. Ako uvádzajú Staněk a Ivanová (2017) vývoj globálnej

spoločnosti komplikuje odlišná miera chápania problémov súčasného vývoja a odlišná schopnosť ochoty adaptovať sa a reagovať na problémy. Táto odlišná miera chápania dnešných problémov a ochoty reagovať na ne vyplýva nielen z odlišných civilizačných modelov (európsky, americký, islamský, ruský, čínsky i iné), ale aj z individuálnych záujmov jednotlivých štátov a ich zoskupení pri vytváraní novej globálnej spoločnosti.



Obrázok 6.1 Pittsburgh v industriálnej etape (1910)
Zdroj: Pittsburgh (2019)



Obrázok 6.2 Pittsburgh v post-industriálnej etape (2010)
Zdroj: Pittsburgh (2019)

Do druhej svetovej vojny, resp. do roku 1948, môžeme regionálnu štruktúru Slovenska charakterizovať ako relatívne jednoduchú štruktúru, málo hierarchizovanú, s početnými malými regionálnymi centrami a k nim inklinujúcimi regiónmi. Ešte v roku 1950 žilo v mestách necelých 25 % obyvateľov, pričom len sedem miest malo viac ako 20 tisíc obyvateľov. Tento stav korešpondoval s agrárnym charakterom krajiny (pred-industriálna fáza) (Bašovský, Divinský 1991). Ako sme konštatovali už skôr, uvedení autori poukazujú na to, že vzhľadom na absenciu veľkých a stredne veľkých miest, teda zreteľnú absenciu väčších rozdielov vo veľkostnej štruktúre miest, bola sídelná štruktúra Slovenska málo hierarchizovaná, regionálne rozdiely boli relatívne malé. Základný vzorec regionálnej štruktúry Slovenska reprezentovalo spomínaných približne 120 až 150 vyrovnaných malých regiónov, ktoré sa sformovali okolo malých miest a vidieckych obcí, ktoré mali do 5 tisíc obyvateľov. Len niekoľko regiónov, malo, vzhľadom na ich väčšie mestské centrá, hierarchicky vyššiu úroveň.

Ako dôsledok významných štruktúrnych zmien v ekonomike Slovenska a novej investičnej stratégie v rámci Československa (novej regionálnej politiky) začalo po roku 1948 vyrovnávanie regionálnych rozdielov medzi Slovenskom a Českom. V období „komunistickej éry“ sa začala na Slovensku v dôsledku silnej industrializácie vytvárať nová výraznejšie hierarchizovaná sídelná a aj regionálna štruktúra. Tento proces podporovala aj implementácia nového územno-správneho členenia Slovenska po roku 1960 (33, resp. 38 veľkých okresov a 3, resp. 4 kraje od roku 1968). V rámci malých, relatívne vyrovnaných miest začal výrazný diferenciatívny proces. Z týchto zmien začali ťažiť predovšetkým mestá s významnou novou priemyselnou bázou (industriálne štádium vývoja spoločnosti). Existenciu niekoľkých úrovní regionálnych centier potvrdzujú vo svojich prácach viacerí bádatelia. Podľa práce Bašovský, Divinský (1991) sme na konci 80. rokov 20. storočia mohli identifikovať na Slovensku minimálne päť hierarchických úrovní sídelnej štruktúry: Bratislava a Košice (i), mestá s počtom obyvateľov od 80 do 100 tisíc (ii), mestá nad 50 tisíc obyvateľov (iii), mestá nad 20 tisíc obyvateľov (iv) a ostatné mestá (v). V dôsledku egalitárskej politiky, prejavujúcej sa najmä rovnomernou alokáciou priemyslu, podporenou územno-správnym členením z roku 1960 (1968) v tomto období, neboli na Slovensku v 80. rokoch minulého storočia výraznejšie regionálne rozdiely.

V post-industriálnom vývojovom štádiu, ktorého začiatky môžeme na Slovensku datovať do obdobia prakticky hneď po roku 1989, nastáva zmena v geografickej organizácii spoločnosti. Najdôležitejšou črtou pozadia tejto zmeny je už vyššie spomínaná skutočnosť, že v tejto fáze môže ťažiť z rozhodujúcich ekonomických aktivít („hnacích“ aktivít terciérneho a kvartérneho sektora) podstatne menej centier, ako tomu bolo v industriálnom štádiu. Na národnej úrovni je v tomto kontexte veľmi dôležitá veľkosť populácie a do určitej miery aj rozloha štátu. Na Slovensku sa aj v dôsledku jeho „veľkosti“, resp. skôr „malosti“, čo do rozlohy a aj veľkosti populácie, vytvorilo v podstate len jedno metropolitné centrum, Bratislava. Podľa spomínanej práce Hampla (2005), s nástupom post-industriálnej fázy je klasická forma rastu miest utlmená (rast počtu obyvateľov, aditívny rozvoj mesta), pričom dochádza ku kvalitatívnej premene rozvoja najväčších centier (ekonomika mesta sa mení výrazne na prospech terciérneho a kvartérneho sektora, vo funkčnej priestorovej štruktúre miest pozorujeme výraznú intenzifikáciu územia, komercializáciu, manhattanizáciu a iné). Nastáva rast významu vybraných miest a ich regiónov a ich posun v hierarchickom systéme, resp. v geografickej organizácii spoločnosti.

Tento proces prebieha na báze koncentrácie vybraných aktivít terciérneho a kvartérneho sektora do týchto miest (finančníctvo, reality, médiá, reklama, aktivity spojené s IT, podnikanie a iné) a do určitej miery aj v dôsledku koncentrácie riadiacich funkcií. Post-industriálna fáza priniesla na jednej strane výrazné zvýšenie selektívnosti

vzhlľadom k jednotlivým mestám a regiónom a na druhej strane aj zvýšenie intenzity koncentračných procesov ekonomiky. Na Slovensku dochádza po roku 1989 k pomerne významnej rehierzarchizácii regionálnej štruktúry, ktorá sa realizuje „zhora“ (razantný nástup regiónu Bratislavy a rast významu vybraných miest) aj „zdola“ (pokles významu väčšieho počtu miest, ktoré „vyniesla“ socialistická industrializácia). Je zrejmé, že pre rehierzarchizáciu zdola vytvoril „dobré predpoklady“ predovšetkým vývoj regionálnej štruktúry Slovenska v období 1948-1989. V globálnej trhovej ekonomike neobstál po roku 1989 celý rad priemyselných závodov vybudovaných v období komunizmu. Týkalo sa to viacerých závodov najmä na východnom Slovensku, juhu stredného Slovenska, ale napr. aj v Nitre. A tak mestá a ich regióny postihnuté týmto vývojom, ktoré nezískali primeranú ekonomickú (priemyselnú) náhradu, klesajú v hierarchii regionálnej štruktúry. V literatúre sa často stretáme s pomenovaním tohto vývoja ako „nápravne procesy komunizmom deformovanej regionálnej štruktúry“ (Hampl, 2001, 2005; Korec a kol., 2005; Korec, 2009 a iní).

V post-industriálnom štádiu vývoja spoločnosti pozorujeme teda všeobecne dve dôležité zmeny vo vývoji regionálnej štruktúry Slovenska: zvyšuje sa selektívnosť procesu koncentrácie a súčasne aj intenzita tohto procesu, čomu prirodzene zodpovedá aj rast regionálnych rozdielov (i) a zvyšuje sa dominantnosť a úloha metropolitných regiónov v regionálnej štruktúre štátu, čo je dôležité rešpektovať pri úvahách o hodnotení pozície regiónu Bratislavy v regionálnej štruktúre Slovenska (ii). V prípade Slovenska je potrebné upozorniť aj na dôsledky nápravných procesov komunizmom deformovanej regionálnej štruktúry, ktoré akoby znásobovali prehlbujúce sa regionálne rozdiely.

Na záver tejto podkapitoly uvedieme ešte poznámku Hampla (2005) k novým princípom a mechanizmom podmieňujúcim vzťahy hierarchizovaného systému geografickej organizácie spoločnosti v post-industriálnom štádiu vývoja spoločnosti. V tomto období by sa mali výrazne presadzovať konkurenčno-kooperačné vzťahy, keď vedľa konkurenčných princípov sa vo väčšej miere presadzujú aj princípy kooperačné, práve v dôsledku zvyšovania organickosti systému, a teda aj rastu vzájomnej závislosti jednotlivých častí a zvyšovania záujmu väčšiny častí na prosperite celku. Trochu prejudikujeme, keď poznamenáme, že uvedené skutočnosti môžeme na Slovensku v určitej miere pozorovať zatiaľ len na vývoji vzťahov Západoslovenského centralizačného regiónu (v zmysle práce Lukniš, 1985).

Veľký vplyv na takýto vývoj v Západoslovenskom centralizačnom regióne má aj samotný automobilový priemysel. Pre automobilový priemysel, ktorý je príkladom výrobcom riadenej výrobnéj siete, sú charakteristické tzv. kvázi-hierarchické reťazce. Na pomyselnom vrchole vertikálne organizovanej výrobnéj siete sa nachádza riadiaca firma, ktorá má v prípade Slovenska sídlo v zahraničí. Táto firma koordinuje a do veľkej miery aj ekonomicky ovláda rozvetvenú sieť dodávateľov. Spravidla sa dodávatelia automobiliek rozdeľujú do troch hierarchických úrovní podľa komplexnosti, resp. jednoduchosti dodávaných komponentov. Z hľadiska ekonomiky firmy je výhodné, keď sa rozvetvená sieť dodávateľov na rôznom hierarchickom stupni nachádza v blízkosti samotného automobilového závodu (Ženka, Pavlínek, 2013). Keďže v Západoslovenskom centralizačnom regióne sa nachádzajú tri automobilky (Volkswagen v Bratislave, Peugeot-Citroën v Trnave a Land Rover-Jaguar v Nitre), sídla v tomto regióne majú veľmi dobrý potenciál pre pritiahnutie jednotlivých dodávateľov. Rešpektujúc niektoré zistenia Pavlíka (2012), napr., že domáci dodávatelia automobiliek v Česku sú prevažne tretieho rádu (i), že 85-90 % základného kapitálu Združenia českého automobilového priemyslu je v rukách zahraničného kapitálu (ii), že v rámci automobilových výrobných sietí je Česko predovšetkým výrobnou základňou riadenou a ovládanou zo zahraničia s obmedzeným zastúpením strategických funkcií (iii) i iné a pri predpoklade, že na

Slovensku je situácia podobná, treba konštatovať, že pozitívny ekonomický a sociálny efekt automobiliek na regióny, kde sa nachádzajú je nepopierateľný.

V kontexte etáp spoločenského vývoja je dôležitý pojem „civilizácia“. Civilizácia je nejednoznačne interpretovaný a nejednoznačne chápaný pojem. Civilizáciu možno chápať ako súhrnné označenie techniky a výrobných technológií, ďalej spôsobu rodinného života, náboženstva, kultúry, ľudských hodnôt, politiky, obchodu, sociálnej hierarchie, sexuálnej morálky a epistemológie (teórie poznania). Ide o pojem označujúci „úspešné spoločnosti“ s dlhou a kontinuálnou históriou. Pokiaľ autori pri samotnej kultúre zdôrazňovali jej emocionálny a duchovný rozmer, tak pri civilizácii sa spravidla kladie dôraz na racionalitu a technologickú vyspelosť. Niektorí autori zdôrazňujú sociálny rozmer civilizácie a uvažujú o nej ako o sociálnom útvere, ktorý je „relatívne uzavretý, časove a priestorovo ohraničený, vyznačujúci sa istými špecifickými sociálnymi štruktúrami a líšiaci sa od iných civilizácií na Zemi svojou špecifickou štruktúrou (Urban 2017).

Ľudia z rôznych civilizácií majú svoje zvláštne existenčné potreby, predstavy o budúcnosti a o zmysle svojej existencie. Príchod novej etapy spoločenského vývoja logicky tieto zažitú predstavy modifikuje. Mení dovtedajšie životné štýly, princípy deľby a výkon moci, ale menia sa pochopiteľne aj oblasti generovania bohatstva. Nová etapa prináša so sebou aj nové formy inštitúcií a organizácií, pričom pôvodné nemiznú bez zbytku.

Je logické, že ani jedna z doterajších troch etáp spoločenského vývoja nie je v globálnom celosvetovom pohľade vyčerpaná, doteraz ešte neskončila. Na mape sveta môžeme nájsť veľa štátov, prípadne rozsiahlych regiónov, kde v živote ľudí zreteľne dominujú charakteristiky prvej pred-industriálnej etapy s prevažujúcim poľnohospodárstvom. Slovensko, Česko, ale aj Čínu, Indiu i iné krajiny môžeme zaradiť medzi štáty v iniciálnej fáze prechodu od industriálneho do post-industriálneho štádia vývoja spoločnosti. Zatiaľ čo USA, Nemecko, Japonsko, Veľká Británia a ďalšie krajiny sa už posunuli do veľmi pokročilého štádia posunu do post-industriálnej spoločnosti. Uvedomiť si treba aj skutočnosť, na ktorú upozorňujú Nováček (2012), Urban (2017) i iní, že je stále viac zrejme, že proces posunu od industriálnej do post-industriálnej etapy spoločenského vývoja sa môže uberať viacerými, regionálne odlišnými cestami, nielen tzv. euro-americkou. Už dnes je zrejme, že vzhľadom na politické, kultúrne, náboženské a historicko-geografické odlišnosti sa formujú ruská verzia (i), čínska verzia (ii) a moslimská verzia (iii) post-industriálneho štádia spoločenského vývoja.

Podobne ako tomu bolo pri posune jednotlivých krajín z pred-industriálnej do industriálnej etapy vývoja spoločnosti, tak aj dnes pozorujeme pri posune krajín z industriálnej do post-industriálnej etapy celý rad napätia a konfliktov. Vo svete možno vidieť snahu inštitúcií a elít z druhej etapy o zachovanie svojich pozícií, moci a vplyvu. Pomerne často sme svedkami protestov a konfliktov v pozadí ktorých je nespokojnosť menej vzdelaných a menej flexibilných pracovníkov, so slabou znalosťou cudzích jazykov a informačných technológií, ktorým zmeny novej post-industriálnej etapy prinášajú pokles životnej úrovne, existenčnú neistotu a do určitej miery aj vyčlenenie z plnohodnotnej účasti na chode spoločnosti (sociálna exklúzia, marginalizácia).

Uvedená nespokojnosť stále sa zväčšujúceho počtu ľudí postihnutých spoločenským vývojom nám umožňuje pochopiť, ešte pred niekoľkými rokmi ťažko predstaviteľnú renesanciu xenofóbie, expanzívneho nacionalizmu, ľavicového i pravicového radikalizmu, útočného extrémizmu a intolerantných náboženských konfliktov. Slovensko nie je výnimkou a uvedené javy sa aj u nás stali realitou. Riešenie tejto situácie je náročné, zatiaľ akceptujeme možno len konštatovanie: „S novou dobou prichádzajú nové problémy, ktorých riešenie vyžaduje nové prístupy a spôsoby myslenia. Nie každý jedinec, najmä nie ten lokálne „prizemnený“ a vedomostne „oklieštený“ je ale ochotný vplávať do náročných hĺbín globálnych postmoderných časov“ (Urban 2017). No

a skutočnosť, že túto situáciu sa bude vždy snažiť využiť rad politických subjektov, inštitúcií alebo „zorientovaných“ jednotlivcov je tiež zrejmä a ťažko riešiteľná. Veľmi aktuálny je dnes na Slovensku (a nielen na Slovensku) nasledovný vtip: „Áno som bigotný, xenofóbny, frustrovaný biely muž tejto doby. Som však volič, o ktorého je dnes veľká bitka.“

6.3 Globalizácia a vývoj automobilového priemyslu

„Automobilový priemysel je síce jedným z najviac globalizovaných odvetví z dôvodu prítomnosti veľkých výrobcov a popredných (globálnych) dodávateľov na všetkých významných trhoch, ale aj tak je jeho geografická štruktúra, t.j. priestorové rozmiestnenie firiem, založená na funkčne integrovaných makro-regionálnych výrobných sieťach a regionálnych alebo až miestnych zoskupeniach výroby“ (Pavlínek 2019). Toto konštatovanie uvedeného autora nám hovorí o dvoch skutočnostiach. Po prvé, globalizácia výrazne ovplyvnila rozvoj automobilového priemyslu, a po druhé, v krajinách, v ktorých sú prítomné veľké automobilky sú vytvorené dobré predpoklady pre regionálnu koncentráciu početného množstva subdodávateľov rôznej hierarchickej úrovne. Táto druhá skutočnosť je v prípade Slovenska, vzhľadom na prítomnosť štyroch veľkých automobiliek v jeho západnej polovici, veľmi zaujímavá.

6.3.1 Globalizácia, kľúčový fenomén svetovej ekonomiky uplynulých 40 rokov

O globalizácii sa v odbornej literatúre diskutuje už pomerne dlho, intenzívne najmä od 90. rokov minulého storočia (Tickel, Peck, 1992; Martin, 1999; Staněk, 1999; Sýkora, 2000; Soros, 2002; Holton, 2006; Stiglitz, 2006; Šíkula, 2006 a iní). Prakticky všetci autori zaoberajúci sa globalizáciou akceptujú nasledovné skutočnosti: globalizácia prináša v celoplanetárnej mierke zvýšenie výkonnosti ekonomiky a pomáha zvyšovať výkonnosť aj vybraných národných ekonomík (i), globalizácia spôsobuje výraznú regionálnu diferenciáciu ako v celoplanetárnej mierke, tak aj na úrovni integračných zoskupení a v národnej mierke (ii), globalizácia mimoriadne nahráva „trhovému fundamentalizmu“, prirodzenej schopnosti súkromného kapitálu správať sa ekonomicky čo najefektívnejšie, t.j. umiestňuje sa v najvýhodnejších lokalitách (iii), ekonomická teória netvrdí, že všetci (štáty, regióny, firmy, jednotlivci) na globalizácii zarobia, ale iba to, že čistý zisk bude vyšší (iv), doterajší stav globalizácie je stále výrazne asymetrický v prospech ekonomiky, výrazne sú cítiť predovšetkým nedostatky v sociálnej oblasti, keďže globalizácia zoslabuje pozície štátu (v) a nakoniec, globalizácia je viacrozmerý proces, v ktorom sa v celosvetovej mierke presadzujú tendencie k rastúcej vzájomnej závislosti nielen ekonomických, ale aj politických, sociálnych, kultúrnych a environmentálnych javov a procesov (vi).

Je však určitým prekvapením, že napriek pomerne dlhému záujmu o tento fenomén, nejednoznačnosť v diskusiách o globalizácii sa bude dotýkať takého veľkého množstva fundamentálnych otázok. Pomerne nejednoznačné sú podľa viacerých autorov napríklad odpovede na nasledovné otázky: Kedy vlastne globalizácia začala? Čo všetko proces globalizácie zahŕňa? Aká je povaha a aké sú základné princípy globalizácie? Je globalizácia proces zámerne spustený a niekým riadený alebo je to proces samovoľný, nutný a prirodzený? Existujú nejakí hlavní aktéri globalizácie? Komu globalizácia prospieva a komu globalizácia škodí? Do akej miery je možné proces globalizácie usmerňovať, resp. korigovať? Do akej miery je možné korigovať prípadné negatívne

dopady, resp. vplyvy globalizácie? Dá sa vôbec podať definícia globalizácie? Tu nebudeme diskutovať o uvedených otázkach, dobre sú hodnotené vo vyššie citovaných prácach.

Autori predloženej štúdie zastávajú názor, že pre začiatok globalizácie, ako ju poznáme dnes, boli rozhodujúce 80. roky minulého storočia, keď Ronald Reagan a Margaret Thatcherová začali vo svojich krajinách výraznejšie presadzovať princípy neoliberalnej politiky. „Margaret Thatcherová zareagovala na hospodársku stagnáciu Veľkej Británie v 70. rokoch minulého storočia drastickým znížením štátnych výdavkov, zoškrátaním príspevkov a sociálnych dávok a bojom proti vysokej inflácii. Ďalšou súčasťou reformného balíčka bola rozsiahla privatizácia, vrátane kľúčových podnikov, napríklad železníc. Thatcherová takto ukončila keynesiánstvo svojich predchodcov, ktoré nedokázalo vyriešiť problémy po ropnej kríze a skončilo podobne ako v iných západných štátoch, špirálou stúpajúcej inflácie a štátnych dlhov“ (Ther, 2016). V kontinentálnej Európe mali ešte určitú dobu chicagská ekonomická škola a neoliberalizmus menší vplyv, ale napr. v Nemecku padla po roku 1982 kvôli vysokému štátnemu deficitu a spornej konsolidácii štátneho rozpočtu vláda sociálnej demokracie v koalícii s liberálmi. A aj tu keynesiánstvo doslúžilo a nová vláda, vedená Helmutom Kohlom, sa pod vplyvom menšieho koaličného partnera FDP, priklonila k trhovému liberálnym myšlienkam.

Ako uvádza O'Sullivan (2007), pri „ekonomickej revolúcii“ v USA a vo Veľkej Británii je možné rozlíšiť dve fázy. V prvej fáze sa v oboch štátoch vytvoril pevný monetárny rámec s cieľom poraziť infláciu. V tomto období, na začiatku 80. rokov minulého storočia, poskytol Reagan, aj proti radám svojich poradcov, silnú verejnú podporu Thatcherovej, ktorá práve bojovala s infláciou. Reagan utrpel pomerne veľké politické škody, keď nezamestnanosť v USA stúpila v roku 1982 na 10 %. Reagan však vydržal úbytok popularity a udržal svoj kurz monetárnej politiky. Ekonomicky sa začalo USA dariť ani nie za rok. Reagan mal v tom čase veľkú oporu v novom riaditeľovi centrálnej banky Paulovi Volckerovi a neskôr aj v jeho nástupcoch Alanovi Greenspanovi a Benovi Bernankeovi.

Neoliberalná politika, reprezentovaná Reaganom a Thatcherovou, bola dominantným ekonomickým prúdom v 80. rokoch 20. storočia a v plnej miere spustila procesy globalizácie svetového obchodu, na ktoré socialistický systém nebol schopný reagovať. V tomto období sa vytvoril súbor politických nástrojov na realizáciu ekonomickej reformy v duchu širšie koncipovanej neoliberalnej politiky, známy ako washingtonský konsenzus (Rusnák, Korec 2013). Podľa často diskutovanej práce Fukuyamu (1992), práve liberálna demokracia mala predstavovať „koniec dejín“, pretože žiadne iné spoločenské zriadenie nedokáže lepšie uspokojovať ľudské materiálne potreby. Táto politika mala byť úspešná aj pri budovaní kapitalistického systému v krajinách post-komunistickej strednej a východnej Európy na konci 20. storočia.

Výdobytky „reaganizmu a thacherizmu“ možno zhrnúť do troch zásadných bodov: reštrukturalizovaná ekonomika, (rozvoj nových odvetví vo finančných službách, informatike a vyspelých technológiách, zmena nevýkonného priemyslu na prosperujúci súkromný sektor, likvidácia stratových výrobných podnikov a firiem (i), lepšia alokácia zdrojov finančných a ľudských, aj vďaka zvýšenej mobilite (ii) a nakoniec, významná spoločensko-psychologická zmena, objavenie aktívnych cností obyvateľov (iii). Počet ľudí, ktorí sa zamestnávali sami, živnostníkov, stúpol napríklad len vo Veľkej Británii z necelého 1 milióna na začiatku reformy na takmer 3,5 milióna na ich konci. Ako uvádzajú Mišúnová, Mišún (2009) vývoj globalizujúceho svetového hospodárstva dokazuje jeho prehlbujúcu sa dominanciu tak vo všetkých oblastiach rozvoja ekonomických i spoločensko-politických vzťahov, ako aj vo vývoji všetkých národných ekonomík, či ich zoskupení. Výsledkom jeho pôsobenia je vznik globálnej svetovej ekonomiky.

Pre nástup procesov spojených s globalizáciou sú na Slovensku dôležité dva dátumy. Rok 1989, keď sa po páde komunizmu v Československu dostalo aj Slovensko do globálneho svetového diania. A rok 1998, keď sa vlády na Slovensku ujala prvá Dzurindova vláda. Minister financií Ivan Mikloš, ktorý patril spolu s predsedom vlády v Českej republike Václavom Klausom k protagonistom neoliberalizmu v štátoch post-komunistickej Európy (Smith, 1999; Smith, Rochovská, 2006; Ther, 2016 a iní), presadil hneď po nástupe Dzurindovej vlády niekoľko zásadných neoliberalných sociálno-ekonomických reforiem. Za kľúčové z nich treba považovať: daňová reforma, najmä rovná 19 % daň z príjmu (i), reforma sociálneho systému (ii), dôchodková reforma (iii), novelizácia pracovného zákona v prospech zamestnávateľov (iv), krátenie verejných výdavkov v zmysle „staraj sa sám aj Boh Ti pomôže“ (v), nahradenie konceptu verejnoprospešnosti konceptom osobnej zodpovednosti (vi) a Národný plán sociálnej inklúzie 2004-2006 z dielne Ministerstva sociálnych vecí práce a rodiny (vi).

Uvedené neoliberalné reformy boli pomerne rýchlo nasledované prílevom priamych zahraničných investícií a následne aj pozoruhodným rastom HDP v stálych cenách na Slovensku (tab. 6.2).

Tabuľka 6.2 Rast HDP v stálych cenách na Slovensku (v %)

rok	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
rast HDP	1,4	3,4	4,6	4,8	5,0	6,6	8,3	10,4	5,8	-4,7
rok	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
rast HDP	4,5	3,6	1,7	1,5	2,6	3,8	3,3	3,4	3,5	3,2*

Prameň: *Ekonomika Slovenska (2018)*, *odhad

Neo-liberalizmus je úzko prepojený s fenoménom globalizácie a ako prejav politiky sme ho pozorovali po roku 1989 prakticky v celej v post-komunistickej strednej a východnej Európe (Smith, 1998). Boj o zahraničných investorov a neoliberalné diskusie sa vyhrotili na začiatku nového milénia v transnacionálnych diskusiách o „rovnú daň“. „Prieskumníkmi“ boli pobaltské štáty, ktoré už v polovici 90. rokov minulého storočia zaviedli jednotnú daňovú sadzbu pre mzdy, platy a zisky podnikov. Na začiatku výška dane kolísala medzi 25 % a 33 %, čím sa pohybovala približne na úrovni západoeurópskych sociálnych štátov. V roku 2004 však prišlo Slovensko s rovnou daňou vo výške 19 % pre daň z príjmu fyzických a právnických osôb a daň z pridanej hodnoty. Prípád Slovenska spôsobil rozruch v štátoch západnej Európy hlavne preto, že toto zníženie a zjednodušenie daní bolo sprevádzané rozšírením EÚ o 10 nových prevažne východoeurópskych členov, vrátane Slovenska. Ale ako podotýka Thor (2016), neoliberalizmus už vtedy nestál „ante portas“ ale bol „intra muros“.

Vo svetovej politologickej, ekonomickej a aj geografickej literatúre, sa veľmi skoro objavila kritika na viac menej všeobecné akceptovanie neoliberalizmu v post-socialistických štátoch strednej a východnej Európy. Kritika smerovala k tomu, že sa zavádzali trhové mechanizmy do krajín, ktoré na to neboli dostatočne pripravené (Stiglitz, 2002). Politika štrukturálnej transformácie nemohla reflektovať regionálnu rozmanitosť, sociálno-kultúrne špecifiká a hlboko zakorenené rutinné správanie ekonomických štruktúr a inštitúcií v postsocialistických krajinách, ani to, že išlo o unikátny prechod od plánu k trhu (Kolodko, 1999). Napokon tento argument podporuje aj Stiglitz (2002), bývalý riaditeľ Svetovej banky, ktorý tvrdí, že aplikácia myšlienky „jeden vzor pre všetkých“ nie je v súlade s predstavou prirodzeného ekonomického rozvoja a tento poznatok sa uplatňuje aj v kontexte tvorby regionálnej politiky.

Autori zaoberajúci sa problematikou globalizácie sa zhodujú v tom, že globalizácia rozdelila krajiny sveta do troch základných kategórií. V dôsledku krajne nerovnomerného

ekonomického a aj všeobecne spoločenského vývoja jednotlivých štátov sveta pred nástupom procesov globalizácie, je možné identifikovať krajiny jadra (i), krajiny semiperiférie (ii) a krajiny periférie (iii). Niektorí autori pomenávajú tieto tri kategórie ako krajiny centra, krajiny periférie a krajiny marginálnych oblastí (Mišúnová, Mišún, 2009), prípadne krajiny jadra, krajiny integrovanej periférie a krajiny periférie (Pavlínek, 2018, 2019). Slovensko patrí do druhej skupiny, medzi krajiny semiperiférie, globalizáciou rozvíjajúce sa krajiny, resp. viac globalizované krajiny, do ktorých smerujú priame zahraničné investície z krajín jadra. Popri Slovensku patria do tejto kategórie napr. Čína, India, Brazília, Česká republika, Poľsko, Maďarsko a iné.

Pre krajiny semiperiférie sú charakteristické nasledovné črty: politická dôveryhodnosť, dobrý daňový systém, moderný finančný systém, dobrý stav súdnictva a vymožiteľnosť práva, vhodná pracovná sila, jej dobrá kvalifikovanosť, početnosť, ale aj nízka cena v porovnaní s krajinami jadra a iné, vyhovujúca dopravná a informačná infraštruktúra, výhodná geografická poloha a ďalšie. Krajiny jadra tvoria ekonomicky najvyspelejšie štáty sveta, ktoré boli na začiatku globalizácie prakticky výlučnými domovskými krajinami nadnárodných spoločností. Pre tieto krajiny je však okrem vyspelej ekonomiky charakteristická aj vysoká cena pracovnej sily, čo možno považovať za jeden z kľúčových motívov presúvania výrobných a nevýrobných aktivít nadnárodných spoločností do krajín s lacnejšou pracovnou silou. Tretiu skupinu krajín, krajiny periférie, tvorí väčšina krajín Afriky a rad krajín južnej Ázie a Latinskej Ameriky. Je to skupina najmenej rozvinutých štátov sveta, pre ktoré sú s pohľadu ekonomickej globalizácie charakteristické črty ako politická nestabilita štátu, nerozvinutá dopravná a technická infraštruktúra, nízka kvalifikácia pracovnej sily, vysoká korupcia štátnych úradníkov a ďalšie. Tieto krajiny zostávajú mimo „ekonomických výhod“ globalizácie, a zatiaľ čo krajiny jadra a semiperiférie sú považované za víťazov globalizácie (winners), krajiny periférie sú hodnotené ako postihnuté globalizáciou (losers) (Korec a kol., 2005; Šikula, 2006; Mišúnová, Mišún, 2009 a iní).

6.3.2 Automobilový priemysel v kontexte globalizácie ekonomiky

Vzhľadom k hodnoteniu vzťahu globalizácie a automobilového priemyslu považujeme za vhodné viac pozornosti venovať vybraným okruhom problémov. Takýmito atraktívnymi okruhmi problémov sú pre geografov napríklad tieto témy: neustály rast regionálnych rozdielov na celoplanetárnej a národnej úrovni, resp. nerovnomerný rozvoj sveta a regionálnej štruktúry národného štátu (i), nová medzinárodná del'ba práce a úloha nadnárodných spoločností v tomto procese (ii), príčiny geografickej alokácie priamych zahraničných investícií (iii), rozvoj formálnych a neformálnych integračných procesov v období globalizácie (iv), globalizácia a nová ekonomika (v), vplyv globalizácie na migrácie (vi) a ďalšie. Vzťahom globalizácie a automobilového priemyslu sa venoval vo viacerých svojich prácach najmä český ekonomický geograf Pavlínek (2004, 2012, 2018a, 2019 a ďalšie).

Veľmi dobrý príklad o vplyve globalizácie na novú medzinárodnú del'bu práce, ako aj o úlohe nadnárodných spoločností v tomto procese, v automobilovom priemysle nám poskytuje tabuľka 6.3, kde sú ukázané počty vytvorených a zaniknutých miest v EÚ v automobilovom priemysle v priebehu dvanásť rokov medzi rokmi 2005-2016. Z faktorov, ktoré podporovali vývoj v automobilovom priemysle prezentovaných v priloženej tabuľke, v kontexte samotnej globalizácie treba uviesť najmä tieto: úspory z produkcie v krajinách s nižšími výrobnými nákladmi (i), úspory z väčších objemov produkcie (ii), nové a rozvíjajúce sa trhy (iii), efektívnejšia doprava (iv), znižovanie dopravných nákladov (v) a vládne politiky štátov integrovanej periférie, ako dane, tarify, priame podpory, daňové prázdny a iné (vi).

Tabuľka 6.3 Vytvorené a zaniknuté pracovné miesta v EÚ v automobilovom priemysle podľa štátov v rokoch 2005-2016

Štát	1	2	3	4
Poľsko	309	74 771	21 889	52 882
Nemecko	238	50 926	145 536	-94 610
Česko	228	72 598	28 751	43 847
Francúzsko	212	21 908	83 140	-61 232
Veľká Británia	161	19 796	42 028	-22 232
Rumunsko	141	77 844	10 657	67 187
Slovensko	141	51 673	6 368	45 305
Švédsko	119	8 803	31 773	-22 970
Maďarsko	118	29 048	12 594	16 454
Taliansko	75	5 390	18 658	-13 268
Španielsko	73	8 386	22 193	-13 807
Slovinsko	71	6 675	9 257	-2 582
Belgicko	51	3 197	17 912	-14 715
Rakúsko	50	7 105	6 659	446
Bulharsko	33	15 440	0	15 440
Portugalsko	32	3 786	9 606	-5 820
Fínsko	18	1 250	2 560	-1 310
Holandsko	17	1 850	3 820	-1 970
Litva	10	940	855	85
Írsko	7	140	1 212	-1 072
Nórsko	6	170	878	708
Estónsko	5	112	1 215	-1 103
Dánsko	4	0	940	-940
O.Lotyško	2	420	0	420
Grécko	1	0	200	-200
Luxembursko	1	0	079	-079
Malta	1	170	0	170
<i>Spolu</i>	<i>2 124</i>	<i>462 398</i>	<i>478 780</i>	<i>-16 382</i>

Vysvetlivky: 1 – počet dotknutých prevádzok; 2 – počet vytvorených pracovných miest;

3 – počet zaniknutých pracovných miest; 4 – celkový prírastok/strata

Zdroj: Pavlínek (2019)

Západná Európa zaznamenala v sledovanom období dvanástich rokov čistú stratu 254 317 pracovných miest, zatiaľ čo východná Európa zaznamenala čistý zisk vo výške 237 935 pracovných miest (tab. 6.3). Údaje teda naznačujú pomerne zreteľný priestorový posun vo výrobe automobilov zo západnej do východnej Európy, ktorý sa začal prakticky už začiatkom 90-tych rokov (Volkswagen prišiel do Bratislavy už v roku 1991). Väčšina zmien sa však odohrala prakticky v jednej polovici sledovaných krajín. Z krajín západnej Európy to boli Nemecko, Francúzsko, Veľká Británia, Švédsko a čiastočne aj Taliansko, Španielsko a Belgicko, ktoré strácali pracovné miesta v automobilovom priemysle. Z krajín východnej Európy, môžeme hovoriť o integrovanej periférii, ktoré pracovné miesta získali, a to boli Poľsko, Česko, Rumunsko, Slovensko, Maďarsko a Bulharsko. Prvých deväť krajín uvedených v tabuľke 6.3, z ktorých každá zaznamenala viac ako 100 reštrukturalizačných udalostí (78 % z celkového počtu), získalo až 88 % všetkých vytvorených pracovných miest (407 367). Zároveň v nich bolo zaznamenaných až 80 % zaniknutých pracovných miest (382 736). Celkovo, ako to je zrejme z priloženej tabuľky, sa tvorba pracovných miest koncentrovala v strednej a východnej (71 % všetkých vytvorených pracovných miest), na druhej strane strata pracovných miest sa koncentrovala v západnej Európe (81% stratených pracovných miest). Najväčší počet

nových pracovných miest zaznamenalo v uvedenom poradí Rumunsko, Poľsko, Česko a Slovensko (spolu 276 886 pracovných miest), zatiaľ čo Nemecko, Francúzsko, Veľká Británia a Švédsko, takisto v uvedenom poradí, spolu stratili 302 477 pracovných miest (Pavlínek 2019).

Priložená tabuľka 6.4 vypovedá najmä o príčinách geografickej alokácie priamych zahraničných investícií a čiastočne aj o novej ekonomike v čase globalizácie. Ako uvádza Pavlínek (2018), prvými integrovanými perifériami v automobilovom priemysle boli Mexiko, Španielsko a Portugalsko. Tento proces sa začal už v 80. rokoch minulého storočia, prakticky hneď po spomínanom začiatku Thatcherovou a Reaganom naštartovanej „ekonomickú“ globalizácie. Turecko sa dostalo do tohto procesu „integrácie“ koncom 80. rokov minulého storočia a začiatkom 90. rokov minulého storočia boli vtiahnuté do tohto procesu aj krajiny post-komunistickej strednej a východnej Európy, prakticky hneď po páde železnej opony v 90. rokoch. Nedávno sa stali integrovanými perifériami európskeho jadra výroby automobilov aj Srbsko a Maroko (tab. 6.4). Hoci ide o rôznorodú skupinu krajín, automobilový priemysel v integrovaných perifériách je dominantne orientovaný na export, pričom v dynamike výroby automobilov v sledovanom období 25 rokov vynikajú hlavne Česko a Slovensko. Tieto dve krajiny sa v roku 2015 podieľali na celkovej produkcii automobilov v integrovaných krajinách strednej a východnej Európy 58,9 %.

Pre krajiny integrovanej periférie v automobilovom priemysle je typický vysoký stupeň zahraničného vlastníctva a kontroly. Index zahraničnej kontroly automobilového priemyslu bol v roku 2015 najvyšší práve na Slovensku (97,1 %), za ktorým nasledovali Maďarsko (94,9 %), Česko (91,4 %), Rumunsko (90,7 %), Bulharsko a Španielsko (obidve po 86,5 %), Poľsko a Lotyšsko (obidve po 86,3 %). Pochopiteľne, výrazne najnižší bol index zahraničnej kontroly automobilového priemyslu v krajinách jadra automobilového priemyslu v Nemecku (14,6 %), Taliansku (20,9 %) a Francúzsku (22,7 %). V kontexte všeobecných procesov globalizácie, máme na mysli najmä rôzne typy fúzií veľkých firiem, neprekvapuje pomerne vysoký podiel spomínaného indexu vo Veľkej Británii (84,3 %) a Švédsku (67,5 %) (Pavlínek, 2019).

Tabuľka 6.4 Produkcia osobných automobilov v integrovanej periférii (v tis.)

Štát	1990	1995	2000	2005	2010	2015	A	B	C
Česko	188	208	451	594	1070	1298	92	2,5	16,9
Maďarsko	0	51	134	149	209	492	93	1,7	11,2
Poľsko	266	366	533	540	785	535	99	1,0	6,5
Rumunsko	90	88	77	172	324	387	92	0,5	3,2
Srbsko	179	8	11	13	17	82	95	0,2	1,3
Slovensko	0	20	181	218	557	1039	99	2,1	14,1
Slovinsko	74	88	123	138	201	133	99	0,4	2,4
SE spolu	797	829	1510	1824	3162	3965	95	8,4	55,6
Portugalsko	60	41	179	189	115	115	96	0,3	2,3
Španielsko	1679	2131	2366	2098	1914	2219	87	4,9	33,1
P+Š spolu	1740	2172	2545	2287	2028	2334	87	5,2	35,4
Maroko	0	0	16	8	36	260	98	0,3	1,7
Mexiko	720	699	1279	846	1386	1968	82	4,9	32,8
Spolu	3424	3933	5648	5419	7215	9319	91	19,8	132,4

Vysvetlivky: SE = štáty Strednej Európy + Rumunsko, Srbsko, Slovinsko; P+Š = Portugalsko a Španielsko; A – podiel exportu v r. 2015 v %; B – podiel na globálnom exporte automobilov v r. 2015 v %; C – hodnota exportu automobilov v r. 2015 (v mld. USD)

Prameň: Pavlínek (2019)

Závislosť automobilového priemyslu na zahraničných investoroch dobre dokladá aj tabuľka 6.5. Podiel pracovných miest vytvorených v období dvanásť rokov medzi rokmi 2005-2016 zahraničnými firmami sa v krajinách integrovanej periferie, odhladnuc od produkciou malých krajín, pohybuje od 89,0 % v Poľsku až po 99,4 % v Rumunsku. Na Slovensku je hodnota tohto podielu 98,7 %, čo je spomedzi týchto veľkých producentov integrovanej periferie strednej a východnej Európy druhá najvyššia hodnota, pričom v Česku je hodnota tohto ukazovateľa o takmer 4 % nižšia. Na opačnej strane, s nízkymi hodnotami podielov pracovných miest vytvorených zahraničnými firmami, je pochopiteľne Taliansko (2,8 %), Nemecko (6,5 %) a Francúzsko (13,6 %) (Pavlínek, 2019).

Tabuľka 6.5 Pracovné miesta vytvorené zahraničnými a domácimi firmami v EÚ+1 v automobilovom priemysle v rokoch 2005-2016

Štát	1	2	3	4	5
Rakúsko	7 105	1 120	5 985	84,2	15,8
Belgicko	3 197	0	3 197	100,0	0,0
Veľká Británia	19 796	1 921	17 875	90,3	9,7
Bulharsko	15 440	480	14 960	96,9	3,1
Česko	72 598	3 725	68 873	94,9	5,1
Estónsko	112	0	112	100,0	0,0
Fínsko	1 250	1 250	0	0,0	100,0
Francúzsko	21 908	18 928	2 980	13,6	86,4
Nemecko	50 926	47 591	3 335	6,5	93,5
Maďarsko	29 048	955	28 093	96,7	3,3
Írsko	140	0	140	100,0	0,0
Taliansko	5 390	5 240	150	2,8	97,2
Lotyšsko	420	0	420	100,0	0,0
Litva	940	170	770	81,9	18,1
Malta	170	0	170	100,0	0,0
Holandsko	1 850	1 400	450	24,3	75,7
Nórsko	170	0	170	100,0	0,0
Poľsko	74 771	8 200	66 571	89,0	11,0
Portugalsko	3 786	0	3 786	100,0	0,0
Rumunsko	77 844	500	77 344	99,4	0,6
Slovensko	51 673	665	51 008	98,7	1,3
Slovinsko	6 675	1 942	4 733	70,9	29,1
Španielsko	8 386	150	8 236	98,2	11,8
Švédsko	8 803	2 141	6 662	75,7	24,3
<i>Spolu</i>	<i>462 398</i>	<i>96 378</i>	<i>366 020</i>	<i>79,2</i>	<i>20,8</i>

Vysvetlivky: 1 – celkový počet vytvorených pracovných miest; 2 – pracovné miesta vytvorené domácimi firmami; 3 – pracovné miesta vytvorené zahraničnými firmami; 4 – podiel zahraničných firiem v %; 5 – podiel domácich firiem v %

Prameň: Pavlínek (2019)

Hlavným rizikom pre Slovensko je pokračovanie zvyšovania jednostrannej závislosti slovenského hospodárstva od automobilového priemyslu, ktorý je takmer totálne ovládaný zahraničným kapitálom. Jednostranne zameraná ekonomika je všeobecne zraniteľnejšia ako diverzifikovaná ekonomika predovšetkým počas globálnych hospodárskych kríz alebo aj pri veľkých zmenách v danom odvetví ekonomiky, ktoré môžu byť ekonomické, technologické (v prípade automobilového priemyslu napr. zavádzanie elektromobilov do výroby) alebo aj politické (obchodná vojna medzi USA a Čínou, USA a Európskou úniou, Čínou a Európskou úniou i iné). Už teraz je zrejmé, že

o osude automobilového priemyslu na Slovensku sa nerozhoduje a nebude rozhodovať ani v budúcnosti na Slovensku, ale v centrálnych zahraničných nadnárodných spoločnosti. A vieme, že ciele zahraničných automobiliek nie sú nevyhnutne v súlade s cieľmi dlhodobého udržateľného rozvoja Slovenska. K určitému ukladniu nás môže viesť zistenie, že „minimálny vek“ automobilky v kontexte návratnosti investícií a primeraného zisku je 30 až 40 rokov (Pavlínek, 2018b).

Keď sa pozrieme na tvorbu pracovných miest v automobilovom priemysle tak zistíme, že postavenie domácich firiem sa v porovnaní so zahraničnými firmami nielen na Slovensku, ale v celej stredovýchodnej Európe neustále zhoršuje. Domáce firmy v podstate nedokážu z rastu automobilového priemyslu výraznejšie ťažiť a nijako výrazne sa na ňom ani nepodieľajú. Rast a rozvoj automobilového priemyslu na Slovensku sú plne v réžii zahraničných firiem, zahraničného kapitálu, zahraničných technológií, know-how a aj samotných výrobných postupov (Pavlínek, 2018a).

Pri úvahách o regionálnom rozvoji Slovenska je po príchode štvrtej veľkej automobilky do Nitry podstatné zistenie, že vybudovaním závodu v Nitre, boli mesto a región zapojené do globálnej produkčnej siete automobilového priemyslu. Do určitej miery je prekvapením konštatovanie Pavlíka (2019), že: *„Prepojenia dodávateľov medzi zahraničnými dcérskymi spoločnosťami a domácimi firmami predstavujú dôležitý mechanizmus, prostredníctvom ktorého sa domáce firmy stávajú súčasťou globálnych produkčných sietí (Global Production Networks; GPN). Týka sa to najmä automobilového priemyslu, ktorý sa opiera o rozsiahle siete dodávateľov jednotlivých komponentov. Hoci manažérsky prístup GPN uznáva dôležitosť prepojení medzi zahraničnými a miestnymi firmami, podľa viacerých autorov bádatelia v oblasti fungovania GPN doteraz nerozvinuli systematický prístup k hodnoteniu týchto väzieb.“* Hodnotenie týchto väzieb sa nám javí z pohľadu hodnotenia možností regionálneho rozvoja, prípadne konkurencieschopnosti regiónov, pomerne dôležité.

Na záver tejto časti práce je možné pripomenúť už viackrát spomínanú skutočnosť. Automobilový priemysel sa stal kľúčovým pilierom nielen exportu viacerých krajín strednej a východnej Európy, vrátane Slovenska, ale aj viacerých krajín západnej Európy, napr. aj Nemecka. Automobilový priemysel využil hospodársky vzostup veľkých ekonomík sveta Číny, Ruska, Indie, Brazílie, Mexika, Južnej Afriky i iných, niekedy začiatkom 90. rokov minulého storočia, ktorý bol sprevádzaný, okrem iného, aj veľkým dopytom po spotrebe a osobných automobiloch obzvlášť. K tomu sa pripojili pre automobilový priemysel ďalšie pozitívne fenomény, napr. hospodársky rozvoj aj samotných post-komunistických krajín strednej a východnej Európy, zvýšený dopyt po automobiloch vyššej a luxusnej triedy v USA a iné. Dnes sa však situácia mení v dôsledku vyššie spomínaných skutočností (rozvoj automobilového priemyslu v Číne, technologické zmeny vo vývoji automobilov, rast ceny práce v post-komunistických krajinách strednej a východnej Európy, objavujúce sa vzájomné obchodné vojny medzi USA, Čínou, Ruskom a Európskou úniou i ďalšie). V krajinách, akými je Slovensko, ale aj Česko a Maďarsko, dosahuje úzko špecializovaný exportný model so silným dôrazom na výrobu automobilov svoje limity. Už dlhšie ekonómovia upozorňujú, že v týchto krajinách vznikla naliehavá potreba diverzifikovať výrobu a nesústredovať sa len na výrobu automobilov. Žiadal by sa ich aktívnejší prístup na mobilizáciu domácich zdrojov, pričom súčasťou určitej reštrukturalizácie ekonomiky by tu mali byť aj sociálne hľadiská (Becker, 2019).

6.3.3 Vzťah slovenského automobilového priemyslu a nemeckého priemyslu

Rozvoj automobilového priemyslu na Slovensku začal príchodom nemeckého závodu Volkswagen (VW) v roku 1991 do Bratislavy. Nadviazal tak na relatívne krátku tradíciu Bratislavských automobilových závodov (BAZ), pobočného závodu Trnavských automobilových závodov (TAZ). Závod za obdobie od začiatku 90. rokov vyrobil viac ako 5 mil. vozidiel a jeho investície na Slovensku prekročili 4,5 mld. Eur. V roku 2018 dosiahol VW tržby, ktoré prvýkrát prekročili hranicu 10 mld. Eur. Závod v Bratislave zamestnával v danom roku viac ako 10 tisíc zamestnancov. Vo svojich troch slovenských závodoch vyrába – v Bratislave modely piatich automobilových značiek: VW Touareg, VW up! VW e-up!, GTI; Audi Q7, Q8; Porsche Cayenne, Cayenne Coupé; Škoda Citigo; Seat Mii; v Martine vyrába komponenty na prevodovky, podvozky a motory; v Stupave zariadenia využité pri výrobe vozidiel (Žuffa, 2019a).

Postupným etablovaním dvoch ďalších veľkých spoločností na výrobu áut na Slovensku v polovici prvého decénia tohto storočia (k Volkswagenu pôsobiacemu na Slovensku už od roku 1991, prišli v uvedenom čase francúzske Peugeot-Citroën a kórejská Kia) sa postupne rozširovala aj sieť dodávateľských automotive firiem, t.j. podnikov zameraných na výrobu príslušenstva motorových vozidiel, pre uvedených troch výrobcov automobilov na Slovensku. Výrazný podiel z týchto dodávateľských firiem tvoria nemecké podniky (Žuffa, 2019a, 2019b). Subdodávateľské firmy sa spolupodieľajú na zvyšovaní pridanej hodnoty slovenského priemyslu. Napríklad z objemu nákupov spoločnosti VW vo výške 8,7 mld. Eur v roku 2018, viac ako tretinu tvorili produkty nemeckých firiem automotive na Slovensku. Medzi najvýznamnejších nemeckých automotive dodávateľov na Slovensku patria (tab. 6.6):

- Výrobca ložísk Schaeffler Skalica (založený už v roku 1991) a Schaeffler Kysuce v Kysuckom Novom Meste (1999). Podnik Schaeffler Kysuce, ktorý bol etablovaný v regióne s tradíciou strojárskych výroby a je najväčším zamestnávateľom na Kysuciach aj na Slovensku, plánuje nové investície do projektov v rámci e-mobility.
- Spoločnosť Brose má na Slovensku dva automotive závody, menší v Lozorne a väčší v Prievidzi. Zamestnáva spolu 850 pracovníkov, pričom plánuje ďalšie investície aj navýšenie počtu zamestnancov.
- Firma SAS Automotive (2001) patrí k najväčším subdodávateľom automobiliek na Slovensku. Jej ročné tržby dosahujú takmer miliardu Eur ročne. Plánuje rozvíjať v najbližšom období vo svojom závode v bratislavskej Devínskej Novej Vsi projekty v oblasti elektromobility.

Prehľad najvýznamnejších nemeckých automotive dodávateľov, výrobcov príslušenstva pre výrobu automobilov na Slovensku (tab. 6.6) poukazuje na závislosť slovenského automobilového priemyslu, a vôbec priemyslu ako celku a v značnej miere tiež celého slovenského hospodárstva, od situácie na nemeckom trhu. Potvrďuje sa tým aj previazanosť na ekonomiku Nemecka, a tiež očakávaná skutočnosť, že ekonomický rast a hospodárska prosperita Slovenska budú v najbližších rokoch výrazne závisieť od nemeckej ekonomiky.

Tabuľka 6.6 Nemecké firmy automobilového priemyslu na Slovensku v roku 2018

<i>Spoločnosť</i>	<i>Tržby (tis. Eur)¹</i>	<i>Export/ tržby (%)</i>	<i>Priemerný počet zamestnancov</i>
Volkswagen Slovakia, a.s. Bratislava	10 380 075	99,4	14 624
Schaeffler Slovensko, s.r.o. Kysucké Nové Mesto ²	1 131 219	100,0	10 096
Continental Matador Rubber, s.r.o. Púchov	1 089 290	80,7	3 205
SAS Automotive, s.r.o. Bratislava	909 870	0,2	596
Continental Matador Truck Tires, s.r.o. Púchov	585 016	83,2	1 518
ZF Slovakia, a.s. Trnava	479 221	97,4	3 215
Continental Automotive Systems Slovakia, s.r.o. Zvolen	340 809	100,0	1 236
TRW Automotive Slovakia, s.r.o. Nové Mesto nad Váhom	256 676	90,6	633
HBPO Slovakia, s.r.o. Lozorno	244 408	3,9	215
Getrag Ford Transmissions Slovakia, s.r.o. Kechnec	186 860	97,1	705
Matador Automotive Vráble, a.s. Vráble	176 734	60,4	1 181
Mahle Behr Námestovo, s.r.o. Námestovo	131 422	-	245
Brose Prievidza, s.r.o. Prievidza	131 014	98,0	581
GeWiS Slovakia, s.r.o. Prievidza	115 663	99,9	1 359
Mahle Behr Senica, s.r.o. Senica	106 446	64,2	362
Benteler Automotive SK, s.r.o. Malacky	100 441	55,5	423
RF, s.r.o. Malacky	99 055	81,5	684
Snop Automotive Malacky, a.s. Malacky ³	95 165	39,7	447
ContiTech Vibration Control Slovakia, s.r.o. Dolné Vestenice	94 949	100,0	637
Webasto Convertibles Slovakia s.r.o., Veľký Meder	76 232	99,9	437
ECS Slovensko, s.r.o., Bratislava	73 874	99,3	290
Brose Bratislava, s.r.o. Lozorno	62 984	95,7	218
Küster - automobilová technika, s.r.o. Vikanová	55 281	63,7	568
FTE automotive Slovakia, s.r.o. Malý Šariš	52 249	93,1	287
Eissmann Automotive Slovensko, s.r.o. Holíč	46 801	49,2	505
LKW Komponenten, s.r.o. Bánovce n/Bebravou	43 865	100,0	233
Eissmann SMP Automot. Interieur Slovensko, s.r.o. Holíč	40 749	98,9	580
Slovakian Door Company, s.r.o. Bratislava (DNV)	40 289	66,3	148
Mahle Engine Components Slovakia, s.r.o. Dolný Kubín	39 329	94,2	325
Nanogate Slovakia, s.r.o. Vráble ⁴	36 059	57,9	302
Craemer Slovakia, s.r.o. Liptovský Mikuláš	34 877	83,1	157
KNOTT, s.r.o. Modra	29 472	94,4	237

Vysvetlivky: 1/ Tržby za predaj tovaru, vlastných výrobkov a služieb; 2/ Údaje konsolidované za firmy Schaeffler Kysuce a Skalica; 3/ do 16.4.2019 Tower Automotive, a.s. Malacky; 4/ do 21.2.2018 HTP Slovakia Vráble, s.r.o. Vráble; n - nezistený údaj

Zdroj: Žuffa (2019a)

Práve nemecká priemyselná produkcia však začala od polovice roku 2019 vykazovať negatívne ukazovatele (Becker, 2019). Je to v dôsledku klesajúcej fázy hospodárskeho cyklu na jednej strane, na druhej strane pôsobia aj štrukturálne problémy nemeckého exportu v kontexte s meniacim sa medzinárodným prostredím, vrátane eskalujúcej „obchodnej vojny“ medzi USA a Čínou a aj USA a Európskou úniou. Pritom kľúčovými piliermi nemeckého exportu sú práve strojársky a automobilový priemysel. Tieto ťažili nielen z ekonomického rastu tretích krajín, ako Brazília, Rusko, India, Južná Afrika a predovšetkým Čína, ale aj z veľkého trhu v USA. Ako uvádza citovaný autor, nemecký priemysel a vláda jednostranne financovali export. Tým tlmili domáci dopyt a zanedbávali verejnú investície. Zhoršila sa kvalita dopravnej a sociálnej infraštruktúry Nemecka. Prejavilo sa to predovšetkým v železničnej doprave zle udržiavanými traťami, meškaním a rušením vlakov a pod. Kvôli prosperujúcemu exportu konvenčných automobilov tak bol zanedbávaný tiež vývoj nových elektro automobilov.

Štrukturálna kríza nemeckého exportu tak začala ovplyvňovať ekonomiky strednej a východnej Európy, ktoré práve úzko súvisia s nemeckou exportnou výrobou (Becker, 2019). Napríklad, v polovici roku 2019 poklesla priemyselná produkcia Slovenska o 2,1 % v porovnaní s rovnakým obdobím v roku 2018. Pokles sa dotkol zvlášť automobilového priemyslu. OECD vo svojej správe poukázala na zraniteľnosť slovenskej ekonomiky vzhľadom na jej silné začlenenie do globálnych reťazcov a na jej značné spoliehanie sa na automobilový priemysel.

Nemecká vláda začala v nadväznosti na spomínané zmeny v „medzinárodnom prostredí“ presadzovať proaktívnejšiu priemyselnú politiku. Podľa expertov jej však chýba výraznejší ekologický rozmer. Preto je postupne obmedzovaná aj výroba doterajších modelov áut. Objavila sa tiež snaha presúvať výrobné miesta tradičných modelov áut a aj ich subdodávateľov bližšie k miestam spotreby. To by na jednej strane mohlo poskytnúť nové príležitosti okrajovým regiónom, no na druhej strane, čo sa krajín strednej a východnej Európy, vrátane Slovenska, týka obzvlášť, vznikla naliehavá potreba obmedzovať špecializáciu priemyslu týchto štátov na výrobu automobilov a dôraznejšie diverzifikovať výrobu. Vyžadovať si to však bude aktívnejší prístup štátov v regióne a silnejšiu mobilizáciu domácich zdrojov, vrátane nevyhnutného zlepšenia univerzitného vzdelávania a vedy a výskumu.

Globálny obchod všeobecne, vrátane automobilového priemyslu, sa dostáva do popredia zmien práve v súčasnom období aj pod vplyvom v Nemecku presadzovanej spomínanej koncepcie štvrtej priemyselnej revolúcie, „Priemyslu 4.0“. Byť súčasťou zmien, ktoré má koncept „Priemysel 4.0“ priniesť, znamená pre Nemecko, ako aj na ekonomicky naviazané ekonomiky, obrovskú pridanú hodnotu (Žuffa, 2019c). Kľúčové v rozvoji priemyslu v Európe bude využívanie jednotného európskeho trhu na prepojenie priemyselných sektorov a výrobných spoločností. Informácie budú zásadnou súčasťou úspešnej priemyselnej produkcie. Vďaka zdieľaniu digitálnych dát cez internet, bude prichádzať do kontaktu s novými technológiami čoraz viac firiem. Výrazne porastie produktivita priemyslu, skráti sa čas uvedenia nových produktov na trh. V roku 2019 jedna tretina priemyselných firiem hodnotí stav ich digitalizácie ako rozvinutý. V roku 2020 by mal stúpnuť tento podiel firiem až na 70 %.

Aj na Slovensku majú priemyselné podniky záujem o „Priemysel 4.0“. Automobilky, ktoré tvoria základ slovenskej ekonomiky, sú obecné typy podnikov, ktoré rozvíjajú digitalizáciu ako jedny z prvých. Motorom týchto zmien na Slovensku sú práve nemecké firmy, či už v automobilovom alebo inom odvetví priemyslu. Automobilky, ako aj ďalšie subdodávateľské firmy odvetvia výroby motorových vozidiel argumentujú, že pri rozvíjaní „Priemyslu 4.0“, napríklad aj výroby elektromobilov, je nevyhnutná participácia štátu pri vytváraní podmienok podpory inovačných aktivít a moderného školstva na Slovensku. Práve úpadok školstva v posledných rokoch a potreba zásadného riešenia jeho

hlbokých problémov, korupcia a tiež pretrvávajúce problémy v štátnej správe, sú kľúčovými nedostatkami Slovenska v kontexte jeho konkurencieschopnosti a rastu rozvojového potenciálu, ako to vyplýva aj z najnovších hodnotení ratingovej agentúry Moody's (Nejedlý 2019). Podľa Moody's sa napredovanie v týchto oblastiach na Slovensku zastavilo a súčasný stav bráni napredovaniu krajiny, jeho ekonomickému rastu a regionálnej i globálnej konkurencieschopnosti. Z týchto dôvodov agentúra zhoršila Slovensku výhľad z pozitívneho na stabilný pri ponechaní úrovne A2.

Po upozorneniach zo strany EÚ, OECD a ďalších medzinárodných organizácií, či upozorneniach viacerých slovenských ekonomických analytikov, je slovenská vláda konfrontovaná s faktom zlyhávania školskej politiky a chýbajúcimi reformami v školstve. Dlhodobo neriešené sú hlavne stredné odborné školy, ktoré prišli za posledné roky o desiatky tisíc žiakov. Nedostatočné je posilňovanie technických predmetov na všetkých typoch odborných škôl, vrátane vysokých, predovšetkým matematiky, elektrotechniky a digitálnych technológií. Tieto predmety sú považované za prioritnú podmienku rozvoja automotive segmentu na Slovensku. Piaty rok zavedený systém tzv. duálneho vzdelávania prináša prvé výsledky, avšak len na nepatrnej časti (participujúcich je niekoľko sto firiem a šesť tisíc študentov; nezahrnutých do duálneho vzdelávania je však ďalších vhodných približne 120 tisíc študentov a veľa odborných škôl). Obdobne, nové trendy v oblasti ICE a ACE (dieslové motory vs. autonómne a elektrifikované motory) si vyžadujú zvyšovanie vzdelanosti obyvateľstva v oblasti nových technológií. Výroba elektrických verzíí modelov a rozširovanie elektromobilov bude zároveň vyžadovať zo strany štátu nielen legislatívnu podporu, ale aj zvyšovanie jeho investícií na zabezpečenie dostatočnej infraštruktúry pre elektromobily na Slovensku (Žuffa, 2019a).

6.4 Teórie regionálneho rozvoja

Teórie regionálneho rozvoja predstavujú viac menej ucelený systém poznatkov vysvetľujúci pôsobenie základných faktorov, subjektov, mechanizmov a ďalších súvislostí, vplývajúcich na regionálny rozvoj. Teórie regionálneho rozvoja sú základom pre poznanie existujúcej regionálnej štruktúry a koncipovanie adekvátnej regionálnej politiky alebo regionálnej rozvojovej stratégie. Teórie regionálneho rozvoja majú teda nielen teoretický a poznávací význam, ale aj dôležitý aplikačný praktický význam.

Teórie regionálneho rozvoja sú v súčasnom „modernom“ chápaní vytvárané už desiatky rokov, najmä od 50. rokov minulého storočia. V polovici 50. rokov 20. storočia zohral pri štúdiu hodnotenia rozmiestňovania jednotlivých výrobných a nevýrobných aktivít v priestore významnú úlohu americký bádateľ Walter Isard. Nový bádateľský odbor, ktorého sa stal jedným z kľúčových osnovateľov, nazval regionálna veda. Odbor sa konštituoval na rozhraní hlavne dvoch vedných disciplín, ekonómie a geografie. Základy regionálnej vedy položil Isard v práci *Location and Space-economy* (1956; *Lokalizácia a priestorová ekonomika*). Je preto logické, že vzhľadom na pomerne dlhé obdobie záujmu o teoretické princípy regionálneho rozvoja existuje pomerne veľa teórií regionálneho rozvoja. Z dôvodu odlišných ekonomických podmienok, v ktorých pôsobili jednotliví autori, ako aj všeobecného geopolitického vývoja, je pochopiteľné, že jednotlivé teórie sú koncepcne hybridné.

Potrebné je upozorniť, že je dôležité rozlišovať a dobre interpretovať tri nasledovné kategórie v kontexte hodnotenia jednotlivých teórií regionálneho rozvoja: filozoficko-metodologické smery (i), ekonomické teórie (ii) a teórie regionálneho rozvoja (iii). Každá teória regionálneho rozvoja je „postavená, resp. vybudovaná“ na rešpektovaní dvoch predchádzajúcich, „nižších“ kategórií, filozoficko-metodologickom smere a ekonomickej teórii.

6.4.1 Klasifikácia teórií regionálneho rozvoja

Existuje viac možností klasifikácie teórií regionálneho rozvoja, resp. ich zadeľovanie do skupín. Tradične však bývajú delené do dvoch základných skupín. Prvou skupinou sú konvergentné teórie, teórie regionálnej rovnováhy, ktoré predpokladajú, že prirodzenou základnou tendenciou regionálneho rozvoja je tendencia k znižovaniu rozdielov medzi regiónmi. Druhou základnou skupinou sú divergentné teórie, teórie regionálnej nerovnováhy, ktoré naopak za základnú tendenciu regionálneho rozvoja považujú zvyšovanie regionálnych rozdielov. Existujú tiež epizodické teórie regionálneho rozvoja, ktoré predpokladajú viac alebo menej pravidelné striedanie prosperity a úpadku jednotlivých regiónov, v dôsledku doznievania starých, resp. objavenia sa nových podmieňujúcich faktorov regionálneho rozvoja. V tejto súvislosti, vrátane úvah o regionálnej štruktúre Slovenska, sú dôležité, okrem iných, tieto otázky: *„O akých regiónoch má zmysel hovoriť v kontexte aplikácií teórií regionálneho rozvoja? Inštitucionalizované regióny (okresy, kraje), hospodárske regióny, regióny miest (funkčné mestské regióny), historické regióny alebo iné? Je relevantné akceptovať určitý druh regiónov vzhľadom na ich kvalitatívne a veľkostné parametre alebo uvažovaný druh regiónov môže variovať, napr. v súvislosti s danou teóriou regionálneho rozvoja alebo územím, ktoré hodnotíme?“*

Deleniu teórií na konvergentné a divergentné sa vytyka celý rad nejasností, napr. aj veľmi odlišné chápanie časového horizontu, v ktorom by malo ku konvergencii alebo divergencii dochádzať. Platí pritom, že konvergentné teórie pracujú v zásade s ďaleko dlhšími časovými horizontmi ako teórie divergentné. Je to spôsobené okrem iného aj tým, že výrazná spoločenská zmena v štáte, prípadne v širšom priestore, podmieňuje rýchlejšie regionálnu divergenciu ako regionálnu konvergenciu.

Takisto treba pripomenúť, že vo viacerých teóriách regionálneho rozvoja sa objavujú tak prvky konvergenencie ako aj divergenencie. Kľúčovým rozdielom medzi obidvomi skupinami teórií je rozdielna váha, ktorú kladú jednotlivé teórie na diferenciačné mechanizmy a nivelizačné mechanizmy. Na diferenciačné mechanizmy, akými sú napr. „*brain drain*“ výskumných pracovníkov do najdynamickejších oblastí ekonomiky – špičkoví matematici a informatici smerujú napr. do finančníctva, zásadný vplyv endogénnych faktorov akými sú sídelná hierarchia, makropoloha, veľká dopravná infraštruktúra a iné kladú dôraz divergentné teórie. Na nivelizačné mechanizmy, akými sú napr. stabilizačná úloha fiškálnej politiky štátu, smerovanie výraznej časti daňových výnosov do menej vyspelých regiónov – toto je, okrem iných, aj jeden z cieľov regionálnej politiky EÚ, významné uplatňovanie sociálnej politiky, rôzne grantové podpory menej rozvinutým regiónom a iné kladú dôraz konvergentné teórie.

Jeden zo základných rozdielov medzi obidvomi vyššie diskutovanými skupinami teórií teda spočíva v tom, či ich autori prikladajú väčší význam mechanizmom a procesom vedúcim k nivelizácii, t.j. k vyrovnávaniu rozdielov, vrátane vplyvu regionálnej politiky štátu. Alebo naopak, či za dôležitejšie považujú faktory, procesy a mechanizmy diferencujúce regióny, t.j. faktorom zväčšujúcim rozdiely medzi regiónmi (rôzne kumulatívne, selektívne a koncentračné procesy, ktoré v súčasnosti podmieňujú okrem iného aj globalizácia). Niektorí autori, napr. aj Hampl (2001, 2005) hovoria, že v regionálnom rozvoji v dlhšom horizonte (v závislosti od štátu a historického obdobia „dlhší horizont“ môže byť 20, 50 alebo aj viac rokov), pozorujeme určitú cyklickosť podmienenú meniacimi sa faktormi vplývajúcimi na rozvoj regiónov. Podľa týchto autorov sú obdobia, keď dominujú faktory vedúce k divergencii regiónov, postupom času sa zoslabuje vplyv faktorov podmieňujúcich zvyšovanie rozdielov a začínajú sa významnejšie presadzovať iné faktory, výsledkom pôsobenia ktorých je konvergencia

regiónov. Podľa zástancov tohto názoru sa obdobia divergencie a konvergencie cyklicky striedajú.

Jednou zo základných otázok, na ktoré sa teórie regionálneho rozvoja pokúšajú odpovedať, je aj už skôr naznačený názor na úlohu štátu v ekonomike. Extrémne stanoviská predstavujú neintervencionistické, hlavne neoklasické, ale do značnej miery aj neoliberalné smery. Zástancami neoliberalnej politiky boli, ako sme už uvádzali skôr, napr. aj minister financií SR z rokov 1998-2006 Mikloš a minister financií ČR Klaus, pričom myšlienky neoliberalizmu presadzovali najmä v období rozsiahlej transformácie a reštrukturalizácie ekonomiky Slovenska a Česka od vzniku nezávislých štátov v roku 1993 po prijatie týchto krajín do Európskej únie v roku 2004. Na druhom póle sú intervencionistické prístupy, s odporúčaním významných zásahov štátu, čo pozorujeme pri keynesiánskych*, neomarxistických a inštitucionálnych teóriách. Treba však poznamenať, že väčšina súčasných teórií sa týmto dvom extrémom vyhýba. Hľadanie vhodnej miery štátneho intervencionizmu súvisí, okrem iného, aj s riešením veľmi zložitej otázky zastávania princípu zásluhovosti alebo princípu solidarity. Zložitosť riešenia tejto otázky vyplýva nielen zo subjektivity vnímania obidvoch týchto princípov jednotlivcami, ale aj z pomerne veľkej premenlivosti názorov v rámci spoločnosti v čase. Je nutné poznamenať, že objektívne riešenie tejto otázky je prakticky vylúčené.

Podobne závažnou otázkou je aj otázka vzniku a významu nerovností pre ekonomický a sociálny vývoj. Liberálne smery („hayekovci“**) v zásade tvrdia, že čím väčší priestor sa poskytne tržným silám, tým rýchlejší bude ekonomický vývoj štátu, a v konečnom dôsledku vplyvom polarizačných efektov, aj jeho regiónov (bankrotý sú považované za „vyčistenie priestoru“, štát svojimi zásahmi podľa nich zachraňuje nielen neschopných, ale hlavne hazardérov a „špekulantov“). Naopak, pre nevyhnutnosť aspoň čiastočného obmedzovania pôsobenia trhových mechanizmov hovoria nielen široko chápané sociálne hľadiská, ale aj hľadiská ekonomické, predovšetkým snaha predísť monopolizácii ekonomiky a udržať tak konkurenčné prostredie.

Medzi sociálne hľadiská patria nielen hľadiská charitatívne, t.j. pomoc a ochrana pre slabších, ale aj zohľadnenie skutočnosti, že príjem jednotlivcov nezáleží len na ich vlastných schopnostiach, ale tiež na existujúcich vonkajších obmedzeniach (napr. spomínanej geografickej polohe regiónu, rozmiestnení veľkých miest, možnostiach prístupu k vzdelaniu, existujúcich vlastníckych vzťahoch, možnostiach sociálnej a geografickej mobility a pod.).

* John Maynard Keynes, (1883-1946) bol anglický ekonóm, ktorý položil základy ekonomickej školy myslenia nazývanej keynesianizmus. Jeho radikálne myšlienky mali zásadný vplyv na modernú ekonomickú a politickú teóriu. Je známy predovšetkým ako zástanca štátnej politiky zásahov, podľa ktorej má vláda uskutočňovať fiškálne a monetárne zásahy do ekonomiky tak, aby zmiernila nepriaznivé dopady ekonomických výkyvov (recesii, depresii a konjunktúr). Často je považovaný za zakladateľa modernej makroekonómie.

** Friedrich August von Hayek, (1899-1992) je jedným z najvýznamnejších ekonómov v celej našej histórii, bol predstaviteľom tzv. Rakúskej ekonomickej školy. Preslávil sa najmä svojou obhajobou liberálnej demokracie a trhového hospodárstva, a kritikou komunizmu a socializmu. Veľkú časť života však strávil vo Veľkej Británii a USA. Zrejme najdôležitejším, úplne prevratným, ale často zanedbávaným Hayekovým prínosom je zistenie, že peniazom občanov najviac škodia vlády a centrálné banky. Trhové hospodárstvo by mohlo lepšie rozvinúť svoj potenciál, ak by sa zrušil štátny monopol na tlačenie peňazí.

Existencia regionálnych rozdielov je však podľa viacerých autorov významným podnetom a stimulom spoločenského vývoja, je predpokladom pre formovanie ekonomicky efektívnejších regiónov, „pólov rastu“, ktoré svojou ekonomickou

výkonnosťou, skôr alebo neskôr, budú aktivizovať, „polarizovať“ svoje okolie. Hoci je existencia regionálnych rozdielov žiaduca a nevyhnutná, príliš veľké rozdiely, či už medzi regiónmi alebo medzi jednotlivcami, prestávajú pôsobiť stimulujúco a majú aj závažné sociálne a politické dôsledky. Z tohto dôvodu sú (veľké) regionálne rozdiely pochopiteľne považované predovšetkým za negatívny jav. Negatívne vnímanie, v zásade aj ekonomicky a sociálne akceptovateľných regionálnych rozdielov, je veľmi časté najmä v štátoch, ktoré neprechádzali štandardným politickým a ekonomickým vývojom. Klasický príklad sú práve transformujúce sa štáty strednej a východnej Európy, ktoré náhle vzniknuté regionálne rozdiely, po dlhom období „egalitárstva“ v období komunizmu, zaskočili.

6.4.2 Dva základné teoretické prístupy k teóriám regionálneho rozvoja

Ako už bolo spomenuté skôr, celá plejáda faktorov, aktérov, procesov a mechanizmov ovplyvňujúca prístupy autorov pri koncipovaní teórií regionálneho rozvoja vyúsťuje v pomerne neprehľadný súbor pojmov, konceptov a samotných teórií regionálneho rozvoja (Blažek a Uhlíř, 2011; Blažek, 2012; Blažek, 2016 a iní). Napriek tomu však možno, medzi súčasnými teoretickými prístupmi ku konštrukcii teórií regionálneho rozvoja, identifikovať dva výrazné prúdy: a) teórie zdôrazňujúce význam inovácie, znalostnej ekonomiky a nových technológií (napr. regionálne inovačné systémy – RIS, výrobné okrsky, klastre, učiace sa regióny, triple helix a iné) a b) teórie zdôrazňujúce význam translokálnych, resp. až globálnych väzieb a vzťahov, napr. teória globálnych produkčných sietí (Global Production Networks – GPN), teória globálnych hodnotových reťazcov (Global Value Chains – GVC), teória globálnych komoditných reťazcov (Global Commodity Chains – GCC) a iné.

Z pohľadu Slovenska a vývoja jeho regionálnej štruktúry po roku 1993 je dôležité pripomenúť, že obidva tieto prístupy svojím spôsobom zdôrazňujú úlohu geografickej polohy a faktora aglomerácie, ako významných faktorov regionálneho rozvoja. Obidva tieto prístupy svojím spôsobom aj vysvetľujú prečo dochádza k tak výraznej priestorovej koncentrácii ekonomických aktivít a aj objemu produkcie a následne k rastu regionálnych rozdielov.

V zhode s viacerými autormi môžeme za základné črty teórií zdôrazňujúcich význam inovácie, znalostnej ekonomiky a nových technológií považovať nasledovné charakteristiky: sú to lokálne až regionálne zamerané teórie inšpirované súčasnými inštitucionálnymi teóriami ekonomického rozvoja (i), aktivita aktérov v regióne je silne ovplyvnená okolitým prostredím (široko chápaná „kultúra“ regiónu, ekonomická mohutnosť a firemná hustota regiónu, ľudský a sociálny kapitál, existujúci „networking“, inovačné „milieu“, inštitucionálna hustota a iné) (ii), dôraz je položený na „mäkké faktory“ regionálneho rozvoja, pričom s poklesom hierarchie reálnych systémov sa význam mäkkých faktorov zvyšuje (iii), teórie nie sú „zahľadené“ výlučne na lokálne/regionálne špecifiká, rešpektujú aj faktory a procesy pôsobiace na hierarchicky vyšších úrovniach (teória RIS napr. zdôrazňuje previazanosť regionálnej úrovne s národnou a globálnou) (iv), ukazuje sa zložené predstavenie širšie platnej teórie regionálneho rozvoja v časovom i regionálnom kontexte (v) a legitímnou sa ukazuje požiadavka na empirické štúdie jedinečného kultúrneho a aj sociálnoekonomického kontextu regiónov pri úvahách o možnostiach aplikácií poznatkov týchto teórií (vi).

Jeden z lídrov inštitucionálnej ekonómie, americký ekonóm Nelson (1998) vo svojej práci hovorí, že v tradičnom chápaní ekonómie „stredného prúdu“ existujú v zásade tri problémové oblasti, ktorým ekonomická teória doteraz nevenovala dostatočnú pozornosť, ktoré však on zároveň považuje za kľúč k pochopeniu existujúcich rozdielov v úrovni dosiahnutého hospodárskeho rastu. Prvou a najdôležitejšou oblasťou sú podľa Nelsona

práve inovácie, nové technológie a technologické inovácie, pričom je zrejme, že práve inovácie, proces učenia sa a hľadanie nových riešení sú v pozadí procesu trvalého narušovania rovnováhy na trhu. Druhou kľúčovou oblasťou podľa citovaného autora, ktorú veľa ekonómov podceňuje a chápe veľmi zjednodušene, je pochopenie princípov fungovania firmy a treťou kľúčovou oblasťou sú inštitúcie v širokom slova zmysle (Blažek, Uhlíř, 2011).

Pri úvahách o možných implikáciách a využití poznatkov tejto skupiny teórií pre Slovensko je podľa nášho názoru dobré rešpektovať nasledovné skutočnosti: územno-správne členenie na všetkých troch relevantných úrovniach (NUTS2, NUTS3 a NUTS4) je nevhodné, je v ňom veľa umelých prvkov, ktoré nerešpektujú geografickú organizáciu priestoru (i), v priebehu post-komunistickej transformácie sa urobili chyby v zdedenej univerzitnej a vedecko-výskumnej báze, problém je najmä „atomizácia“ univerzitného vzdelávania, a tak aj vedy a výskumu (ii), väčšina regiónov NUTS2 (Stredné a Východné Slovensko) a NUTS3 (Žilinský kraj, Banskobystrický kraj, Prešovský kraj a Košický kraj) má nízku hustotu zaľudnenia, malý „objem ekonomiky“ a nízku firemnú hustotu, pričom v nich absentujú veľké regionálne centrá (iii), veľa prosperujúcich regiónov môžeme hodnotiť ako exportne orientované regióny zhodnocujúce najmä lacnú pracovnú silu, tieto regióny sú závislé od priamych zahraničných investícií (PZI) a majú málo rozvinutý sektor vedy a výskumu (iv), na Slovensku je veľmi slabá podpora spolupráce medzi subsystémom produkujúcim inovácie a subsystémom inovácie zhodnocujúcim na národnej i regionálnej úrovni (v), určitým riešením sa ukazuje vhodná podpora vybraných vedecko-výskumných univerzít a vedecko-výskumných inštitúcií (vi) a nakoniec, treba zväziť podporovať hlavne firmy snažiace sa o inovácie a kvalitatívny posun, na úkor tých, v ktorých stratégii je dominujúce udržanie existujúceho technologického „status quo“ (vii) (Bezák, 1996, 1997, 1998; Korec a kol., 2005; Ženka a kol., 2014 a iní). Za základné charakteristiky teórií zdôrazňujúcich význam translokálnych, resp. až globálnych väzieb a vzťahov možno po zhodnotení viacerých štúdií považovať nasledovné skutočnosti: zrejma je pri nich snaha pochopiť faktory, aktérov, procesy a mechanizmy, ktoré vytvárajú podobu súčasnej globálnej ekonomiky, resp. procesy prekračujú hranice štátov (i), keďže výroba je organizovaná a riadená globálnymi produkčnými sieťami (GPN), resp. nadnárodnými spoločnosťami (NNS) výraznou črtou týchto teórií je silná integrácia produkcie (ii), existuje výrazná mocenská asymetria medzi jednotlivými aktérmi a firmami zapojenými do GPN, pričom je jasné delenie aktérov (firiem) v GPN na aktérov 1., 2. a 3. úrovne, čo sa v konečnom dôsledku odráža na ich stabilitu a ziskoch (iii), zatiaľ čo „okolie“ pri teóriách prvej skupiny je okolie chápané v geografickom zmysle (priestorová vzdialenosť a koncentrácia), „okolie“ pri GPN, GVC a GCC je okolie chápané ako pozícia firmy v hierarchii siete, resp. reťazca, okolie chápané vo „vertikálnom“ zmysle (iv), pre rozvoj firmy sú teda kľúčové jej vzťahy k ďalším firmám v rámci GPN, GVC a GCC, t.j. vertikálne väzby k dodávateľom a odberateľom (v) a nakoniec, poukázať treba na skutočnosť, že v roku 2010 až 61 % svetového obchodu pripadalo na nehotové výrobky (v roku 1990 to bolo len 49 %), čo je jasný trend výroby a vývozu „polotovarov“ (vi) (Blažek, Uhlíř, 2011; Blažek, 2012; Ženka a kol., 2014 a iní).

Implikácie tejto druhej skupiny teórií pre využitie poznatkov pre Slovensko sa dajú zhrnúť do nasledovných bodov: v ekonomike každého štátu (regiónu) možno rozdeliť firmy do dvoch základných skupín podľa toho, či sú alebo nie sú integrované do GPN, GVC alebo GCC; jedna aj druhá skupina má svoje klady a zápory, ale firmy integrované do GPN, GVC alebo GCC sú na tom o niečo lepšie (i), historicky založený „západovýchodný gradient“ významne zvyšuje možnosti zapojenia sa do globálnych sietí a globálnych reťazcov regiónom v západných častiach štátu (ii), automobilový priemysel odpovedá „kvázi-hierarchickému“ typu GPN, t.j. siete, kde vedúce firmy disponujú voči svojim dodávateľom, firmám na 2. a 3. stupni, „mimoriadnou silou“ (iii), dodávatelia na

vyššom stupni, ale aj na nižších stupňoch, vykazujú vysokú mieru územnej koncentrácie, čo v dlhodobom horizonte vedie k riziku prehlbovania regionálnych disparít (iv), aj v tomto prípade sa odporúča štátu investovať do firiem, ktoré sa snažia o strategické spojenie v rámci GPN, GVC alebo GCC a do firiem snažiacich sa o „upgrading“, t.j. snažiacich sa o zlepšenie svojej pozície v globálnej sieti alebo v globálnom reťazci (v) a nakoniec, pozitívnu úlohu môže zohrať aj regulatórna podpora štátu s cieľom zmeniť mocenskú asymetriu v rámci GPN (vi) (Ženka a kol., 2014; Korec a kol., 2016, Blažek, 2016; Pavlínek, 2019 a iní).

Na záver uvedenej krátkej diskusie k týmto dvom skupinám teórií regionálneho rozvoja treba poznamenať, že v súčasnosti pozorujeme určitú konvergenciu medzi oboma týmito základnými prúdmi teórií regionálneho rozvoja, t.j. teóriami zdôrazňujúcim význam inovácií, znalostnej ekonomiky a nových technológií, a teóriami zdôrazňujúcimi úlohu napojenia regiónov na globálne produkčné siete. Obidve skupiny teórií zahŕňajú do svojich konceptov stále širšie spektrum spoločných faktorov, aktérov, procesov a mechanizmov (najskôr dopravná infraštruktúra, potom nevyhnutná výskumná infraštruktúra, dnes už aj ľudský potenciál, talenty, lídri, kvalitu sociálneho prostredia a iné). Autori venujúci sa týmto otázkam zdôrazňujú, že treba dávať pozor na príliš zovšeobecňujúce a optimistické očakávania ohľadom prínosu vzájomnej spolupráce medzi verejnou správou, univerzitami a všeobecne vedecko-výskumnými pracoviskami a súkromnými firmami.

6.4.3 Koncept regionálnej konkurencieschopnosti v podmienkach Slovenska

V diskusiách o regionálnej konkurencieschopnosti sú všeobecne známe dva fakty. Po prvé, pojem regionálna konkurencieschopnosť je síce na jednej strane všeobecne akceptovaný fakt, v literatúre i v praxi často používaný pojem (Enyedi, 2009; Czyz, 2010; Korec a kol., 2011, 2012 a iní), ale na druhej strane, viac autorov v politických alebo odborných regionálno-politických diskusiách upozorňuje na skutočnosť, že tento pojem sa používa len ako akási nejasná predstava niečoho, čo v skutočnosti neexistuje, prípadne sa dá stotožniť s pojmom ekonomická produktivita regiónu (Krugman, 1998; Porter, Ketels, 2003 a iní). Po druhé, jednoduchá kompaktná, všeobecne akceptovaná definícia alebo koncept regionálnej konkurencieschopnosti, aj napriek už pomerne dlhému obdobiu jeho používania, stále chýba (Aiginger, 2006; Korec a kol., 2011 i iní).

V zhode s prácou Ženka a kol. (2014) odporúčame pre naše ciele prijať definovanie regionálnej konkurencieschopnosti Európskou komisiou z roku 1999, ktorá hovorí, že pod týmto pojmom treba rozumieť: „Schopnosť regionálnej ekonomiky udržať vysoký životný štandard obyvateľov svojho regiónu formou generovania vysokej úrovne zamestnanosti a aj príjmov, pričom zostáva odolná postupne sa zvyšujúcej vonkajšej konkurencii“ (i); alebo „Schopnosť regiónov produkovať tovar a služby, ktoré obstoja pred konkurenciou na medzinárodných trhoch a zároveň v rovnakom čase zachovávajú vysokú a udržateľnú úroveň príjmov obyvateľstva regiónu“ (ii).

Pragmatickejšie, regionálna konkurencieschopnosť môže byť chápaná ako stály úspech, ktorý je schopný dosahovať regionálna ekonomika v súťaži o podiel na regionálnych, národných a globálnych trhoch, využívajúc zahraničné investície, štátne stimuly a iné zdroje, ako aj mobilizáciu všetkých vnútorných síl, vrátane miestnych firiem a inštitúcií a široko chápaného ľudského kapitálu regiónu (aj formou ukončenia výroby, reštrukturalizácie ekonomiky alebo relokácie firiem a inštitúcií) (Gardiner a kol. 2004).

Väčšina konceptov regionálnej konkurencieschopnosti považuje za kľúčové faktory konkurencie regionálnej ekonomiky kreativitu, nové poznatky, patenty a všeobecne inovácie. Rešpektujúc tento fakt, Ženka a kol. (2014), ale aj iní autori (Czyz, 2010;

Blažek, 2012, 2016; Korec a kol., 2011 i inf) namietajú, že väčšina konceptov regionálnej konkurencieschopnosti zdôrazňujúcich kreativitu, nové poznatky, patenty a inovácie, bola vytvorená a testovaná na rozvinutých regiónoch západnej Európy alebo Severnej Ameriky, s hustou firemnou koncentráciou a so špičkovými univerzitami a výskumnými centrami. V prípade bádania nad konceptom regionálnej konkurencieschopnosti v krajinách semiperiférie (do globálnej svetovej ekonomiky integrovanej periférie), resp. v krajinách s výraznými nedávnymi a stále prebiehajúcimi štrukturálnymi zmenami ekonomiky, a následne aj všeobecne špecifickými podmienkami regionálneho rozvoja (takými to sú aj krajiny „V4“), považujú spomínaní autori za dôležité zohľadniť pri koncepte regionálnej konkurencieschopnosti aj iné faktory.

Hoci jednotlivé krajiny „V4“ zďaleka nepredstavujú homogénny priestor vo vzťahu k endogénnym a exogénnym faktorom podmieňujúcim regionálny rozvoj, ako aj k ďalším silám podporujúcim konkurencieschopnosť, vyznačujú sa niektorými charakteristikami, ktoré ich robia odlišnými od USA a ekonomicky rozvinutejších krajín západnej Európy. Okrem osobitostí spomínaných v predchádzajúcej podkapitole – všeobecne pomerne nízka hustota zaľudnenia, absencia veľkých miest, malý objem ekonomiky a nízka firemná koncentrácia v regiónoch; nevhodné územno-správne členenie, v ktorom je veľa „umelých prvkov“, ktoré nerešpektujú geografickú organizáciu priestoru a do určitej miery obmedzujú rozvoj ekonomiky jednotlivých regiónov; exportne orientované regióny zhodnocujúce najmä nízke výrobné náklady; málo rozvinutý sektor poznatkovo rozvinutých „business“ služieb v regiónoch, pričom hlavnú silu konkurencieschopnosti v nich reprezentuje priemysel; a do určitej miery aj historicky založený „západovýchodný gradient“ – je potrebné upozorniť ešte aj na ďalšie skutočnosti.

Napríklad, je všeobecne akceptované, že kapitalizmus krajín „V4“ je vo viacerých smeroch unikátny, osobitný, viacerí autori ho pomenovávajú ako „závislá trhová ekonomika“, pre ktorú sú typické nízke výrobné náklady, najmä lacná pracovná sila, kvalifikovaná pracovná sila, dobrá geografická poloha štátov, politická stabilita, relatívne dobrá dopravná infraštruktúra a iné (Buček a kol., 2010; Blažek, 2012; Korec a kol., 2011; Ženka a kol., 2014 a ďalší). Priložená tabuľka 6.7 ukazuje porovnanie nákladov na pracovnú silu vo vybraných krajinách Európy v roku 2003, teda tesne pred vstupom Slovenska do Európskej únie a pred príchodom dvoch automobiliek, Peugeot-Citroën a Kia, na Slovensko. Rozdiely medzi krajinami západnej Európy a krajinami postkomunistickej strednej a východnej Európy boli enormné. Vo Francúzsku, v domovskej krajine automobilky Peugeot-Citroën boli napríklad náklady na pracovnú silu až osemkrát vyššie ako na Slovensku. S rastom minimálnej mzdy a priemernej mzdy na Slovensku sa, pochopiteľne, náklady na pracovnú silu na Slovensku zvyšujú a dnes sa pohybujú už na úrovni 5-6 Eur/1 hod.

Takisto je poukazované na skutočnosť, že krajiny „V4“, a Slovensko obzvlášť, sú všeobecne, najmä z pohľadu zvonka, považované za krajiny nachádzajúce sa medzi výrobným a inovačným modelom ekonomiky, mohli by sme povedať na začiatku posunu od industriálneho do post-industriálneho štádia vývoja spoločnosti. Schopnosť tvoriť „komerčné inovácie“ je však aj v prípade krajín V4 v dlhodobom horizonte potrebné považovať za rozhodujúci faktor trvalo udržateľnej konkurencieschopnosti ich regiónov. Akceptovaným faktom je aj to, že regionálne politiky v krajinách „V4“ zamerané na vytváranie spojení medzi akademicko-výskumným sektorom a firemným „business“ sektorom doteraz neboli veľmi efektívne, najmä v nemetropolitných regiónoch. Toto platí o Slovensku obzvlášť, kde s výnimkou regiónu Bratislavy, v zmysle práce Korec (2009), ostatných 11 regiónov Slovenska „pokrivkáva“. Poznatky teórie regionálneho rozvoja „Triple Helix“ dobre upozorňujú na nedostatky krajín V4 v oblasti tvorby inovácií, znalostnej ekonomiky a vývoja nových technológií na báze spolupráce troch spomí-

naných kľúčových aktérov – „vlády, súkromného sektoru a univerzít a výskumných inštitúcií“ (Blažek, Uhlíř, 2011).

Tabuľka 6.7 Náklady na pracovnú silu vo vybraných krajinách Európy v roku 2003

P.č.	Krajina	Vzťah k EÚ v roku 2003	Náklady v euro/hod.	Počet hod. mesačne
1.	Švédsko	člen	28,56	142
2.	Dánsko	člen	27,11	139
3.	Nemecko	člen	26,34	135
4.	Francúzsko	člen	24,39	134
5.	Luxembursko	člen	24,34	143
6.	Veľká Británia	člen	23,85	155
7.	Rakúsko	člen	23,61	146
8.	Holandsko	člen	22,91	137
9.	Fínsko	člen	22,13	138
10.	Taliansko	člen	18,99	146
11.	Írsko	člen	17,31	160
12.	Španielsko	člen	14,22	143
13.	Cyprus	kandidát	10,74	153
14.	Grécko	člen	10,41	151
15.	Slovinsko	kandidát	8,96	144
16.	Portugalsko	člen	8,13	146
17.	Poľsko	kandidát	4,48	150
18.	Česká republika	kandidát	3,91	151
19.	Maďarsko	kandidát	3,83	148
20.	Slovensko	kandidát	3,06	145
21.	Estónsko	kandidát	3,03	150
22.	Litva	kandidát	2,71	149
23.	Lotyšsko	kandidát	2,42	154
24.	Rumunsko	kandidát	1,51	152
25.	Bulharsko	kandidát	1,35	145

Zdroj: Eurostat (in Pravda 2003)

V súvislosti so vzťahom regionálnej konkurencieschopnosti a mäkkých faktorov je zaujímavá práca Dobeša (2003). V nej autor konštatuje, že zo štúdií, venovaných vzťahu ľudského kapitálu a ekonomiky regiónu stále vyplýva niekoľko významných, praxou overených charakteristík ľudského kapitálu, z ktorých považujeme za vhodné uviesť nasledovné: ľudský kapitál sa prejavuje predovšetkým v produktivite práce (i), veľmi dôležitým spojivom medzi ľudským kapitálom regiónu a jeho ekonomickou výkonnosťou sú práve vytvárané inovácie (ii), ľudský kapitál priamo ovplyvňuje adaptačnú schopnosť jednotlivcov prijímať zmeny v sociálno-ekonomickom prostredí a adekvátne na tieto zmeny reagovať (iii), ľudský kapitál je neprenositelný (iv), návratnosť investícií do ľudského kapitálu je dlhodobá (v), „objem“ a kvalitu ľudského kapitálu v spoločnosti ovplyvňujú najmä školy, vedecké pracoviská a vzdelávacie inštitúcie (vi) a zo štúdie o vzťahu ekonomiky a ľudského kapitálu v 209 krajinách vyplýva konštatovanie o vysokej korelácii kvality ľudského kapitálu a výšky HDP na obyvateľa (vii). Ak sa pozrieme na jednotlivé regióny Slovenska, či už na úrovni NUTS2, NUTS3 alebo NUTS4, z pohľadu uvedených charakteristík ľudského kapitálu, už aj pri zbežnom hodnotení je zrejmé, že optimizmom na Slovensku veľmi oplývať nemôžeme.

Súhlasíme s poznámkou Blažeka (2012), že dnes je už zreteľným trendom širšie chápanie regionálneho rozvoja a regionálnej konkurencieschopnosti, než len rozvoja ekonomického. Na túto skutočnosť poukazuje viac autorov, napr. aj Keller (2011).

V súčasnosti sa v krajinách V4 zvýšil záujem o širšiu, najmä sociálno-kultúrnu podmienenosť regionálneho rozvoja (Zarycki, 2007, 2010; Kuklinski, 2010; Korec a kol., 2011; Štefančík, 2012; Lubelcová, 2012, 2016 a iní). Tento vývoj prináša so sebou požiadavku, okrem iných, zohľadnenia tzv. mäkkých faktorov, ktorých objektivizácia a eventuálna kvantifikácia je veľmi zložitá. Ako uvádza (Blažek, 2012, s. 229) „... objavuje sa tu riziko dichotomického chápania úlohy tvrdých a mäkkých faktorov, ktoré môže byť aj obdobou protikladného chápania extenzívneho a intenzívneho výskumu. Žiaduce je preto odmietnutie alternatívneho chápania obidvoch prístupov a zdôraznenie ich komplementarity“.

Uvedená poznámka je zaujímavá aj v kontexte nastávajúceho rozvoja regiónu Nitry, pričom región Nitry chápeme širšie ako len Nitriansky samosprávny kraj. Do regiónu Nitry treba zahrnúť napr., najmä v súvislosti s nastávajúcim vývojom, aj „hornú Nitru“, teda okresy Bánovce nad Bebravou, Partizánske a Prievidza. Do regiónu Nitry vstúpil významný zahraničný investor automobilka Jaguar Land Rover. Región Nitry sa jednoznačne napojil na významnú globálnu produkčnú sieť (spomínané nové možnosti v kontexte teórie regionálneho rozvoja „GPN“). V Nitre sú dve univerzity SPU a UKF a niekoľko vedecko-výskumných inštitúcií. Tvrdé faktory, ktoré výrazne podporili príchod automobilky do Nitry (veľké mesto, geografická poloha, dopravná infraštruktúra, existujúca ekonomika regiónu, pracovná sila i iné) môžu v komplementarite s mäkkými faktormi (inštitucionálne prostredie, ľudský kapitál, univerzity, široko chápaná kultúra regiónu i iné) priniesť pre región významné pozitívne nielen ekonomické a sociálne, ale aj environmentálne a kultúrne efekty.

6.5 Kríza kapitalizmu

Dnešnú podobu kapitalizmu kritizuje kdekto už dlho, veľmi intenzívne sa táto kritika objavuje najmä po roku 2009, keď vo svete naplno prepukla hospodárska kríza. (Lubelcová, 2012; Stiglitz, 2012; Bremner, 2014; Raworth, 2018; Kiyosaki, 2018; Dalio, 2019 a iní). Nožnice medzi najbohatšími a zvyškom populácie sa stále roztvárajú, čo platí v globálnej mierke i v mierke národných štátov. Hranice medzi politikou a biznisom sa rozmazávajú, možno povedať strácajú, pravidlá hry určujú tí, ktorí podľa nich potom hrajú a výrazne z nich ťažia (politici, „biznismeni“, finančníci a iní). Svet sa zmenil na jednu veľkú marketingovú arénu, ktorá ľuďom vnucuje veci, o ktorých predtým netušili, že ich k niečomu potrebujú. Ekonomika kolonizovala život spoločnosti i všetkých jednotlivcov. Dnes sa už aj úspešnosť života bežného človeka posudzuje podľa toho ako je úspešný v zarabaní peňazí, v akom dome/byte býva, v akom aute sa vozí, kde a koľkokrát do roka chodí na dovolenku, čo si oblieka a pod. Niečo v tom kapitalizme podľa všetkého zašlo príliš ďaleko, systém začínajú kritizovať už aj tí, ktorých vyniesol na vrchol a ekonomicky sú veľmi úspešní.

Jednoznačne svet stojí na križovatke a dnes sa ľudia z rôznych politických, ideologických a aj ekonomických systémov buď dajú dohromady a premenia dnešný kapitalistický systém tak, aby pomyseľný koláč spoločného bohatstva nielen stále rástol, ale aby aj bol spravodlivo prerozdeľovaný alebo necháme nech systém padne s netušenými dôsledkami pre všetkých, aj pre bohatých (Raworth, 2018).

Ak by sme to chceli povedať jednoduchšie, je tu obava z veľmi blízkeho veľkého problému. Všade naokolo, v globálnej, národnej i lokálnej mierke, je vidieť veľkú nespokojnosť, hnev a tendencia uchýliť sa do náručia politických populistov a hazardérov nachádzajúcich sa napravo aj naľavo politického spektra, ak má vôbec dnes ešte význam hovoriť naľavo vs. napravo (USA, Veľká Británia, Taliansko, Venezuela, Maďarsko, Česko, Slovensko a iní). Pri politických stranách, donedávna platilo jedno z ich

základných delení na ľavicové a pravicové, pričom základný rozdiel medzi nimi bol v tom, že ľavicové strany vo svojich programoch kládli dôraz na zamestnancov a ich požiadavky (i) a preferovali významné zasahovanie štátu do ekonomiky a sociálnej oblasti (ii); pravicové strany naopak, kládli dôraz na zamestnávateľov a ich podmienky pre podnikanie (i) a odporúčali minimálne zásahy štátu do ekonomiky a sociálnej oblasti (ii). Dnes, keď sa do programov politických strán dostáva čoraz viac populizmu, čo je podľa strán nevyhnutné pre ich „prežitie“, sa uvedené rozlišovanie politických strán stráca.

A nielen ekonómovia, ale aj čo len trochu rozhladení politici a samozrejme aj regionálni sociológovia vedia, resp. sú presvedčení, že rozpoltená a rozhnevaná spoločnosť neustojí ďalšiu ekonomickú krízu, ktorá skôr či neskôr určite príde. Konštatovanie, že kapitalizmus na „západe“ zlyháva, zlyháva teda tam, kde sa zrodil, sa opiera o notoricky známu skutočnosť, že nerovnosť príjmov stúpa do podoby, ktorú si pred 50 rokmi nikto nevedel ani len predstaviť a nespokojnosť a agresivita veľkého podielu postihnutých sa už zdá nezvládnuteľná.

Čísla sú jednoducho skľučujúce, poznáme ich v rôznych podobách. Napr. traja najbohatší Američania (Jeff Bazos, Bill Gates a Warren Buffett) spoločne disponujú majetkom väčším než dolných 50 percent ich amerických spoluobčanov. Alebo, podľa pravidelných zisťovaní organizácie Oxfam sa majetok svetových miliardárov zvyšuje každým rokom o 13 percent. V roku 2015 sa spoločný majetok 61 najbohatších ľudí na svete rovnal majetku chudšej polovice obyvateľov planéty, o rok neskôr už stačilo len 43 multimiliardárov na tento pomer a v roku 2017 sa okruh zúžil už len na 26 najmajetnejších (Dalio, 2019). Vysvetlení, resp. zdôvodnení, prečo sa „nožnice stále otvárajú“ je veľa, ale viac alebo menej všetky sa stretávajú v štyroch príčinách, ktoré dobre objasnil Kiyosaki (2018). Ten hovorí, že priepasť medzi bohatými a strednou vrstvou a chudobnými sa stále zväčšuje.

Prvým dôvodom je podľa neho už spomínaná *globalizácia*, predovšetkým svojou ekonomickou podstatou. Podľa viacerých autorov, začala na začiatku 80. rokov 20. storočia významným príčinám politiky amerického prezidenta Ronalda Reagana a britskej premiérky Margaret Thatcherovej (Soros 2002, Šikula 2006 a iní). Od uvedeného obdobia sa nielen rutinná, ale aj technologicky náročnejšia práca presúva do krajín s nízkou cenou pracovnej sily, teda toto je rozhodujúci dôvod tohto presunu. Nielen Čína, India, Mexiko a Indonézia, ale aj Česko, Slovensko, Poľsko a Maďarsko a ďalšie krajiny, ktoré sa takto stali „zlatou baňou“ pre majiteľov a akcionárov veľkých nadnárodných spoločností. Keďže nadnárodné spoločnosti vlastnia bohatí, teda spravidla výlučne príslušníci toho 1 % ľudí na vrcholci pomyselného rebríčka podľa bohatstva, výrazne zvyšujú svoje bohatstvo na tom, okrem iného, že zamestnávajú ľudí za nízky plat.

Druhým dôvodom je podľa citovaného autora *kleptokracia*. Existuje niekoľko definícií kleptokracie, ale dve nasledujúce tento pojem veľmi dobre objasnia. *Kleptokracia je forma vlády alebo zriadenia, v ktorom držitelia moci zneužívajú celonárodné zdroje a v úzkej spolupráci s vybranými „podnikateľmi“ za pomoci rozsiahleho štátneho aparátu kradnú, je to vláda zlodejov.* Druhá definícia je stručnejšia, ale v podstate hovorí to isté čo prvá. *Kleptokracia je spoločnosť, v ktorej sa jej vládnuci predstavitelia obohacujú a upevňujú svoju moc na úkor všetkých ostatných.* Ku kleptokracii stačí uviesť už len dve poznámky. Zverejnený dlhý zoznam predsedov vlád a prezidentov, bývalých i súčasných, na zozname majiteľov účtov v daňových rajov napovedá, že do toho 1 % hore sa dostalo „vďaka“ kleptokracii niekoľko stoviek (tisícov ?!) politikov a „podnikateľov“. V zoznamoch Panama Papers sa objavili napr. mená bývalého egyptského prezidenta Husního Mubaraka (†), zvrhnutého líbyjského diktátora Muammara Kaddáfího (†), sýrskeho prezidenta Bašára Asada, ruského prezidenta Vladimíra Putina, islandského premiéra Sigmunda Gunnlaugssona (†), bývalého

britského premiéra Davida Camerona, čínskeho prezidenta Si Ťin-pchinga, ukrajinského prezidenta Petro Porošenka a iných. Druhá poznámka, Soros (2002) už dávno upozornil, že príčinou všetkej biedy, chudoby a nešťastia vo svete sú zlé vlády a zlá geografická poloha. Dnes toto jeho upozornenie platí snáď viac ako pred tými 20 rokmi.

Tretí dôvod zvyšovania rozdielov medzi bohatými a chudobnými spomínaný Kiyosakim (2018), je tiež veľmi jasný a akceptovaný bez diskusie. Je ním *financionalizácia*. Financionalizácia sa všeobecne chápe ako proces, prostredníctvom ktorého finančné trhy, finančné inštitúcie a finančná elita získavajú čoraz väčší vplyv na hospodársku politiku a hospodárske výsledky. Je to proces, s pomocou ktorého sa finančné trhy a inštitúcie zväčšujú a zvyšujú svoj vplyv nielen na ekonomický, ale všeobecne na spoločenský život. Financionalizácia je všeobecne známa ako „finančné inžinierstvo“. Finanční inžinieri vytvárajú pre finančné inštitúcie finančné produkty, ktoré sú známe ako deriváty. Veľmi dobrý príklad takýchto derivátov vznikol na báze tzv. „subprime hypoték“, teda rizikových hypoték, ktoré boli poskytované v USA ľudom priamo nariadením vlády. Finanční inžinieri zabalili tieto nebezpečné hypotéky do nových balíčkov, derivátov, označili ich ako prvotriedny finančný produkt a predávali ich celému svetu ako „aktíva“. Dielo dokonali tri najrešpektovanejšie ratingové agentúry, vrátane Moody's, ktoré dali týmto toxickým derivátom hodnotenie AAA, a tak ich požehnali pre obchodovanie. Známý podnikateľ, jeden z troch najbohatších ľudí sveta, Warren Buffett, nazval tieto deriváty „*finančnými zbraňami hromadného ničenia*“, a keď tieto začali v roku 2007 „explodovať“ svetová ekonomika takmer skolabovala. No a ako to nakoniec celé dopadlo, vieme. Tí bankári a bankovní inžinieri, ktorí to celé spôsobili, zobrali počas fungovania tohto obchodu obrovské odmeny a krachujúce banky musel pred pádom zachraňovať FED, americká centrálna banka, nalievaním obrovského množstva peňazí.

Ako štvrtý dôvod uvádza uvedený autor *nové technológie*. O tomto dôvode by sa dalo diskutovať, ale faktom je, že do výroby tovarov a služieb sa začínajú masívne dostávať inteligentné softvéry a roboty, ktoré nahrádzajú veľké množstvo zamestnancov. Roboty samozrejme nepotrebujú odvody, zamestnanecké výhody a ani dovolenky, a teda firme, jej majiteľovi prinášajú veľké zisky. Toto nie je fikcia, ale realita dnešných dní vo výrobných procesoch priemyselných závodov: „*Predstavujem vám vášho nového kolegu, priemyselný robot typ XY2020. Je drahý, ale nepotrebuje prestávky na obed, kávu či cigaretu, neštrajkuje, neunaví sa, nechodí na toaletu ani dovolenky, nestázuje sa. Pracuje a berte si od neho príklad*“. Do roku 2030 môžu roboty nahradiť až 20 miliónov pracovných miest v priemysle po celom svete. Uvádza to analytická spoločnosť Oxford Economics. Robotizácia sa samozrejme netýka len priemyslu, ale aj iných odvetví, napr. sektora služieb, dopravy, stavebníctva i iných. Oxford Economics v tejto súvislosti dôrazne upozorňuje na potrebu zabránenia zvyšovania nerovnosti príjmov. Od roku 2000 zaniklo podľa menovanej analytickej spoločnosti už približne 1,7 milióna pracovných miest v priemysle. Začínajúce diskusie a návrhy na zdaňovanie robotov sú možno na mieste, ale dostať ich do reálneho ekonomického života bude asi ťažké.

Odpoveď, čo sa s týmto všetkým dá urobiť, zdá sa, zatiaľ neexistuje. Je však úplne zrejmé, že napr. špeciálne na „našom“ západe (v západnej Európe, na Slovensku) sa život významnej časti populácie prestal zlepšovať, zatiaľ čo úzka vrstva najbohatších stúpa raketovo nahor, v prípade Slovenska najmä zásluhou kleptokracie. Viacerí diskutéri priamo hovoria, že je potrebné zlomiť nad kapitalizmom palicu. A pritom súčasne priznávajú, že vôbec nevedia, čo by ho mohlo nahradiť.

Podstatou problému krízy kapitalizmu je v skratke skutočnosť, že stúpenci kapitalizmu a neoliberalnej ekonomiky „výrazne prestrelili“ vo viere v samoregulačnú schopnosť trhu a podcenili schopnosti mocných vytvárať vzájomne výhodné spojenia, ktoré nielenže nemajú s kapitalizmom nič spoločné, ale ho narúšajú, priam likvidujú. Moc veľkých nadnárodných spoločností a finančných „domov“ vzrástla za uplynulých 30

rokov natoľko, že sa „systém“ bez dostatočného dohľadu a regulácií „prekvapujúco (!)“ silno „pokrivil“ (Dalio, 2019).

Rastúca nerovnosť, o ktorej sa dnes píše ako o hlavnej príčine problémov kapitalizmu, sa dnes už často hodnotí ako nie krivda voči tým menej úspešným, ale ako príznak choroby rozkladajúcej celý systém. Obrovské príjmy sú vnímané predovšetkým ako zdroj korumpujúcej ekonomickej, finančnej a politickej moci, ktorý vedie zase k ďalším príjmom, a tak to ide v začarovanom kruhu dookola. Politológovia, ale aj ekonómovia hovoria, že očakávané pretekание peňazí z „horných poschodí“ do „dolných poschodí“ spoločností bolo nahradené akýmsi stálym vzliňaním peňazí smerom hore. Spoločnosti zistili, že istejším zdrojom zisku je namiesto investovania do budúceho rozvoja (do výskumu, inovácií a i.), presúvanie peňazí do daňových rajov a investovanie do „korupčného“ získavania výhod v podnikaní. Teoretický koncept samo regulujúceho sa trhu nemá v súčasnej „politicko-ekonomicko-finančno-právnej“ džungli žiadnu šancu na „život“ (Dalio, 2019).

Odborníci sa zhodujú, že riešenie súčasného stavu „kapitalizmu“ nebude jednoduché a neudeje sa „z večera na ráno“. Poukazujú len na hlavné opatrenia, ktoré ale treba vykonať veľmi rýchlo. Tieto opatrenia spočívajú v sérii regulácií, prepísaní „zlobovanej“ legislatívy, vrátane tej daňovej alebo zastaralej antimonopolnej, obmedzení finančných príspevkov pre politické kampane, posilnenie štátneho dozoru na všetkých „ekonomických, finančných a právnych frontoch“, investovanie do školstva, posilnenia podpory základného výskumu a ďalších krokoch. Podstatne zložitejšia je však otázka, ako tieto zmeny presadiť politicky v atmosfére rastúceho populizmu a demagógie, pri stále rastúcom počte „nových odborníkov“ ponúkajúcich zjednodušujúce (a podstatu problémov míňajúce) riešenia.

Diskusiu o kríze kapitalizmu môžeme ukončiť citovaním myšlienok z práce Raworth (2018): „Ekonomika je rozbitá a planéta, štáty, regióny, ľudia, všetci platíme pomerne vysokú cenu za tento stav. Vývoj ekonomiky priniesol javy akými sú, napr. nepredvídané (!) finančné krízy, extrémna nerovnosť bohatstva, stály tlak na životné prostredie a iné. Môže svet ísť takto ďalej? Existuje nejaká alternatíva k tomuto vývoju ekonomiky? To je asi najdôležitejšia otázka, ktorú je potrebné si dnes položiť. Svet stojí pred mnohotvárnou krízou, vysporiadať sa treba s vládami skorumpovaných politikov, miliardármi a ich lobistami, zabrániť vzostupu demagógov. Urobiť niečo rozumné pre znižovanie extrémnej nerovnosti a pokúsiť sa zabrániť hroziacemu kolapsu živého sveta, sú len tie najdôležitejšie úlohy, ktoré stoja dnes, ešte raz opakujeme „už“ dnes, pred ľudstvom. Zdá sa, že tí, ktorí by mali konať sú bezradní, a aj keby mali odvahu konať, nemajú tušenie, čo treba urobiť.“

7 Vývoj priemyslu Nitry v transformačnom období od roku 1989 do roku 2006

Po roku 1989 nastali v Československu významné spoločenské zmeny. V novembri 1989 prebehla v spoločnom štáte Čechov a Slovákov tzv. „zamatová revolúcia“, ktorá priniesla úplnú zmenu nielen politického, ale aj ekonomického systému. Zjednodušene by sa dalo povedať, že politický systém sa zmenil z totalitného na liberálnu demokraciu a ekonomický, z centrálne riadenej ekonomiky na trhovú ekonomiku. Tieto zmeny silne zasiahli všetky odvetvia hospodárstva, pričom v priemysle tieto zmeny prebehli veľmi dynamicky a zasiahli veľkú časť populácie krajiny. Ako uvádza Popjaková (2001) „cieľom ekonomických zmien po roku 1989 bolo u nás v prvom rade realizovať systémovú zmenu riadenia ekonomiky a v druhom rade integrovať náš ekonomický systém do globálneho svetového trhového hospodárstva a pokúsiť sa zaradiť do skupiny hospodársky rozvinutých štátov“.

V roku 1993 došlo k rozdeleniu Československa na dva samostatné štáty, čo prinieslo na jednej strane Slovensku politickú a hospodársku samostatnosť, na druhej strane vyvolalo náklady s vytváraním nových inštitucionálnych mechanizmov, ako i náklady so zabezpečením ich fungovania v podmienkach novovznikajúceho štátu. Celkovo možno obdobie existencie samostatného Slovenska, do jeho vstupu do Európskej únie v roku 2004, charakterizovať ako obdobie hľadania ciest na dosiahnutie udržateľného rovnovážneho ekonomického rastu a obdobie snáh o plnenie podmienok na konvergenciu s krajinami Európskej únie (Holková, Veselková, 2006).

Jedným z najcharakteristickejších sprievodných javov spoločenskej transformácie na Slovensku pred májom 2004 sa stal rýchly nárast regionálnych disparít. Hlavným dôvodom vzniku a prehlbovania regionálnych rozdielov na Slovensku boli rozdielne možnosti regiónov prispôsobiť sa požiadavkám predovšetkým ekonomickej transformácie, t.j. reštrukturalizácie ekonomiky, vrátane reštrukturalizácie priemyslu a adaptovať sa na nové rozvojové podmienky. Tieto rozdiely v možnostiach jednotlivých regiónov boli podmienené komplexom endogénnych a exogénnych faktorov (HAMPL, 2005; Korec, Ondoš, 2006; Gajdoš, 2008 a iní). Podľa viacerých prác (Korec a kol., 2005; Blažek, 2012; Rusnák, Korec, 2013 a iní) začala po roku 2004, resp. po roku 2006, na Slovensku už druhá fáza transformácie, ktorá bola kvalitatívne odlišná od predchádzajúcej. Uvedení autori poukázali na fakt, že post-socialistická transformácia ekonomiky, vrátane transformácie priemyslu prebehla približne do roku 2006 a prehlbovanie regionálnych rozdielov u nás bolo v rokoch 2004-2006 viac-menej ukončené. Bol vytvorený základný vzorec regionálnej štruktúry na národnej makroúrovni „bohatý severozápad a chudobný juhovýchod“, ktorý stále pretrváva. Rusnák, Korec (2013) poukazujú na skutočnosť, že Slovensko sa v období spoločenskej transformácie dostalo cez fázu nápravného typu (1990-1998) a fázu všeobecných tendencií (1998-2006), pre ktoré bola typická práve spomínaná silná regionálna divergencia, do fázy „post-socialistická spoločnosť – fáza integrácie v rámci post-kapitalistickej spoločnosti“, pre ktorú je typická stabilizácia regionálnej štruktúry so snahou o zmiernenie regionálnych rozdielov.

7.1 Transformácia priemyslu na Slovensku

Transformáciu môžeme v širšom slova zmysle definovať ako každú vývojovú zmenu systému z jedného kvalitatívneho stavu do druhého. Transformáciu priemyslu v užšom

slova zmysle potom chápeme ako reštrukturalizáciu priemyslu, zmenu v odvetvovej štruktúre priemyslu, veľkostnej štruktúre i v regionálnom kontexte, resp. v rozmiestnení priemyselných závodov na území štátu, t.j. transformácia je určité prechodné obdobie, v trvaní spravidla dvoch až troch decénií, keď priemysel reaguje na celospoločenské zmeny a charakter globálnej ekonomiky, pochopiteľne najmä priemyslu a finančníctva. Často sa tento fenomén pomenováva komplexným výrazom spoločenská transformácia (Popjaková, 2008). Obdobie, ktoré nastalo po roku 1989 na Slovensku si vyžadovalo urýchlené zmeny v ekonomike krajiny. Tieto zmeny sa síce výrazne dotkli situácie prakticky vo všetkých výrobných i nevýrobných podnikoch, ale zvlášť bolestivo sa dotkli najmä priemyslu, pretože ten „vhuhol“ do globálnej trhovej ekonomiky prakticky okamžite. Nakoľko centrálné riadenie padlo, muselo dôjsť k zmenám jednak vo vlastníctve priemyselných podnikov, jednak v spôsobe ich riadenia. Nádej na ďalšie udržanie sa na trhu, a teda aj možnosti naďalej zamestnávať ľudí, získali len tie podniky, ktoré urýchlene prehodnotili svoj výrobný profil, spôsob manažovania podniku, vrátane personálnych otázok, a boli schopné konkurovať firmám na domácich i zahraničných trhoch.

Jednou z najtypickejších črt transformácie priemyslu po roku 1989 na Slovensku bolo znižovanie počtu zamestnaných v priemysle. Tento jav bol výrazný najmä v prvých rokoch transformácie, keď veľa priemyselných podnikov Slovenska nedokázalo reagovať na trh nielen kvalitou výrobkov, ale najmä cenou. Neskôr, najmä po nástupe prvej Dzurindovej vlády a začiatku masívnejšieho prílevu priamych zahraničných investícií, sa zamestnanosť v priemysle na Slovensku začala zvyšovať. Úroveň deindustrializácie sa líšila v závislosti od štátu a v rámci štátu aj od regiónu k regiónu. Ako zovšeobecnenie možno povedať, že na úrovni štátov bol proces deindustrializácie závažnejší v juhovýchodných štátoch než severozápadných postsocialistických štátoch (tab. 7.1). Ako sa diskutuje na viacerých miestach tejto práce, priemysel a deindustrializácia sa odlišne vyvíjali pre regióny veľkých miest, západné regióny štátu a okrajové regióny, ktoré vykazujú rôznu mieru integrácie do globálnej ekonomiky. V uvedenej tabuľke 7.1 vidíme, že zatiaľ čo na Slovensku a Česku sa počet zamestnaných v priemysle už v roku 2004, v čase nášho vstupu do Európskej únie, vyrovnal s počtom zamestnaných v priemysle v roku 1991, vo viacerých krajinách juhovýchodnej post-socialistickej Európy sa hodnota zamestnaných v priemysle v roku 2004 pohybovala na úrovni okolo 50 %.

Tabuľka 7.1 Deindustrializácia v post-socialistických štátoch strednej a juhovýchodnej Európy

Štát	1	2	3
Albánsko	242 500	127 000	52
Bulharsko	1 785 000	967 900	54
Česko	1 958 900	1 844 400	94
Chorvátsko	694 700	469 000	68
Maďarsko	1 349 400	906 300	67
Poľsko	5 483 100	3 509 900	64
Rumunsko	4 512 000	2 173 700	48
Severné Macedónsko	260 000	190 400	73
Slovensko	848 900	846 000	100
Slovinsko	429 300	342 700	80
Srbsko a Čierna Hora	1 307 100	650 500	50

Vysvetlivky:

1 – počet zamestnaných v priemysle v roku 1991

2 – počet zamestnaných v priemysle v roku 2004

3 – pomer počtu zamestnaných v priemysle v roku 2004 k roku 1991(1991 = 100)

Prameň: Lux (2008)

Anti-priemyselné sentimenty v postsocialistických štátoch po roku 1989, často spojené s environmentálnymi obavami, neboli síce najdôležitejšie, ale boli tiež zodpovedné za slabosť alebo neexistenciu koherentných pokusov o reštrukturalizáciu. Herrschel (2007) napr. zdôrazňuje, že „existujúce priemyselné štruktúry a súvisiace sociálne postavenie robotníkov a organizácia priemyslu boli zrazu 'historické' a v novom systéme stratili svoje ekonomické dôvody. Týkalo sa to najmä starých priemyselných oblastí so zameraním na monoodvetvovú štruktúru priemyslu často závislú od ťažkého priemyslu a ťažby surovín, najmä uhlia“.

Priemysel však zostal aj naďalej silnou dynamizujúcou silou ekonomiky v „dobrých“ regiónoch, t.j. v regiónoch veľkých miest s primeranou úrovňou urbanizácie a v regiónoch s výhodnou geografickou polohou. Mestá a ich regióny môžu prosperovať z rastu založenom na službách, ale všetky dostupné dôkazy naznačujú, že to samo o sebe nestačí na udržateľnú prosperitu, a že práve kombinácia priemyselných a terciérnych aktivít je vo väčšine regiónov štátov strednej a východnej Európy optimálna. Regióny, ležiace na hraniciach s bývalou západnou Európou, sa často uvádzajú ako víťazi transformácie. Najčastejšie uvádzaným príkladom je dynamický rozvoj regiónu Viedeň-Győr-Bratislava, pričom jeho rozvoj podmieňoval aj rast automobilového a strojárkeho priemyslu v tejto prihraničnej oblasti.

Transformácia priemyslu sa na Slovensku „bolestne“ dotkla napr. zbrojárkeho priemyslu, keď pád socialistického bloku a vstup do trhovej ekonomiky mali veľmi rýchlo za následok odstúpenie trhov pri obchodovaní s československými výrobkami, čo vzhľadom na podiel Slovenska na tejto výrobe, malo za následok výrazný prepád výroby. Postupná konverzia zbrojárkeho priemyslu mala za následok zníženie priemyselnej výroby a nárast nezamestnanosti. Kým v roku 1987 predstavovala zbrojárka výroba 5 % priemyselnej výroby Slovenska (pričom na exparte sa podieľala až 12 %), v roku 1990 už poklesla hodnota zbrojárke výroby len na 43 % objemu z roku 1987 a v roku 1992 dokonca na 20 % (Korec, 1992).

Viacerí autori konštatujú, že Slovensko, hoci malo pomernú zamestnanosť v priemysle ako jeho český náprotivok, malo v post-socialistickom období ťažšie dedičstvo. Odvetvové problémy v priemysle (napr. nadbytok vojenského priemyslu, veľký podiel prvovýroby a iné) sa znásobili regionálnymi problémami. Východná časť štátu prakticky od vzniku samostatného štátu v roku 1993 zápasila so skrytou nezamestnanosťou a periférnosťou. Až do konca 90. rokov minulého storočia boli zahraničné investície na Slovensku veľmi „nízke“ a ak prišli prevažne sa sústreďovali na západ. Na Slovensku bol viditeľný silný „západo-východný“ gradient atraktivity regiónov (Korec a kol., 2005; Korec; Ondoš, 2006; Matlovič, Matlovičová, 2011 a iní).

Proces prechodu vlastníctva priemyslu zo štátneho na súkromné začal ešte v spoločnom štáte. Podrobnejšie sa privatizácii budeme venovať v podkapitole 7.2.3. Tu len skonštatujeme, že proces privatizácie, najmä jej druhej etapy v ére už samostatného Slovenska, nepriniesol dostatočný finančný efekt. Často došlo k tzv. holandskej dražbe, kedy na základe toho, že nebol dostatočný počet záujemcov o kúpu, prišlo k nasledovnému zníženiu ceny privatizovanej spoločnosti, v mnohých prípadoch aj na polovicu. Taktiež súkromní vlastníci, ktorí sprivatizovali majetok, nemali očakávaný pozitívny dopad na tieto podniky. Nový vlastník nemal peniaze na ďalšie investovanie do podniku alebo v horšom prípade, došlo k rozpredaju jednotlivých súčastí podniku a postupne k jeho zániku. Procesom privatizácie priemyslu špeciálne na území Nitrianskeho kraja sa venovala vo svojej práci Dubcová (1999).

Nevyhnutnosťou pre ďalší rozvoj priemyselných podnikov sa stal zahraničný kapitál. Toto po čase samozrejme zistili aj mnohí vlastníci sprivatizovaných spoločností, a keď sa im takúto zahraničnú spoločnosť s dostatočným kapitálom, ale samozrejme aj so záujmom o kúpu podarilo nájsť, predali ich. Na Slovensku sa to udialo napr. pri podniku

VSŽ Košice, ktorý skupina okolo Rezeša, bývalého ministra dopravy Mečiarovej vlády, predala v roku 2000 nadnárodnej spoločnosti U.S. Steel. V Nitre bol takýmto prípadom predaj pivovaru Karšay nadnárodnej spoločnosti Heineken. Vstup nových zahraničných investorov sa v 90. rokoch minulého storočia zbytočne odďaľoval, na čom mala najväčší podiel vtedajšia politická garnitúra. Až po nástupe prvej Dzurindovej vlády v roku 1998, sa podstatne zlepšili podmienky pre príchod zahraničných investorov do priemyslu Slovenska (prijatý bol zákon o priemyselných parkoch, zákon o investičných stimuloch, zákon o rovnej 19 % dani a i.). Kulla (2013) vo svojej práci upozorňuje na dôležitú úlohu priamych zahraničných investícií pri rozvoji elektrotechnického priemyslu, ktorý sa po roku 1989 stál lídrom priemyslu na Slovensku. Zdôrazňuje pritom, že okrem spoločností zaoberajúcich sa výrobou televízorov, veľký podiel v elektronickom priemysle mali aj podniky úzko spojené s výrobou elektronických komponentov pre automobilový priemysel (Leoni, Yazaki, SE Bordnetze a iné).

7.2 Transformácia priemyslu v Nitre

Proces transformácie priemyslu po roku 1989 mal v Nitre všetky črty transformácie slovenského priemyslu. Nastali výrazné zmeny vo vlastníckej, odvetvovej, veľkostnej, a pochopiteľne aj v priestorovej štruktúre, t.j. v rozmiestnení priemyslu na území mesta.

7.2.1 Veľkostná štruktúra

Kým napr. do 1990 vo veľkostnej štruktúre priemyselných podnikov prevažovali podniky nad 250 zamestnancov, po roku 1990 došlo k zmene veľkostnej štruktúry v prospech malých firiem (tab. 7.2). Dôvody, prečo sa tak stalo boli viaceré, predovšetkým však zmeny vlastníckych vzťahov, ktoré mali prakticky vždy za následok prepustenie veľkého počtu zamestnancov v dôsledku zbavenia sa neefektívnych prevádzok, prípadne zlúčenia oddelení pre zvýšenie efektivity práce, čo sa pochopiteľne jednoznačne odrazilo v ich veľkostnej štruktúre. Skutočnosť, že prepúšťanie v priemyselných závodoch bolo síce postupné, ale systematické a dlho trvajúce, dobre dokumentuje priložená tabuľka (tab. 7.3).

Tabuľka 7.2 Veľkostná štruktúra priemyselných podnikov v Nitre v roku 2006

veľkostná kategória podniku	C	D	E	priemysel spolu C,D,E	spolu odvetvia OKEČ
0 - 9	2	144	1	147	1597
10 - 19		57	1	58	354
20 - 24		6		6	25
25 - 49		17		17	50
50 - 99		18		18	42
100 - 149		6		6	16
150 - 199		6		6	10
200 - 249		2		2	4
250 - 499		4		4	9
500 - 999		2		2	6
1000 - 1999		0	1	0	2
nad 3000		1		1	1
<i>Spolu</i>	2	263	3	267	2116

Vysvetlivky: OKEČ – všetky ekonomické odvetvia; odvetvia C – ťažba nerastných surovín, D – spracovateľský priemysel, E – výroba a rozvod elektriny, plynu a vody (bližšie v kap. 2.1.4)
Zdroj: Löfflerová (2009)

Tabuľka 7.3 Najväčšie prepúšťania v Nitre v rokoch 1990-2009 (do 31.5.)

<i>rok</i>	<i>zamestnávateľ</i>	<i>počet UoZ</i>	<i>rok</i>	<i>zamestnávateľ</i>	<i>počet UoZ</i>
1990	Technické služby	42	2001	Volkswagen ES s.r.o.	176
	Jednota SD	41		Služba VDI	108
	Pozemné stavby	33		Slovenské telekomunikácie	82
	Reštaurácie Nitra	27	2002	Volkswagen ES s.r.o.	413
1991	Nitrianske strojárne a.s.	152		Hydrostav a.s.	94
	Plastika a.s.	92		Služba VDI	101
	Pozemné stavby š.p.	92		Cesty a.s.	84
	Komunálne služby Nitra	91	2003	Volkswagen ES s.r.o.	255
1992	Nitrianske strojárne a.s.	118		Idea Nova, s.r.o.	107
	Pozemné stavby .p.	95		Služba VDI	93
	Kovoplast s.r.o.	84		Metro Cash & Carry	89
	Jednota SD	67	2004	Volkswagen ES s.r.o.	158
	Idea a.s. Nitra	44		Heineken Slovensko a.s.	138
1993	Pozemné stavby Nitra	109		Sanker s.r.o.	127
	OSP š.p.	80		Idea Nova s.r.o.	110
	Idea a.s. Nitra	75		SPP a.s.	73
	Jednota SD	54		Plastika a.s.	65
1994	Mäsový priemysel š.p.	97		Fertilagri Trading s.r.o.	64
	Nitrafrost a.s.	65		Tesco a.s.	64
	Jednota SD	54		Metro s.r.o.	55
	Luna š.p. Nitra	51		Pozemné staviteľstvo a.s.	54
1995	Pozemné staviteľstvo a.s.	113	2005	Volkswagen ES s.r.o.	187
	Mestský úrad Nitra	92		Idea Nova s.r.o.	132
	Nitrafrost as..	60		Plastika a.s.	80
	Luna š.p. Nitra	43		Tesco a.s.	62
1996	Pozemné staviteľstvo a.s.	131		Slovak Telecom a.s.	61
	Mestské služby	83		Fertilagri Trading s.r.o.	53
	Nitrafrost a.s.	83	2006	Volkswagen ES s.r.o.	213
	Idea a.s. Nitra	61		Tesco a.s.	83
1997	Volkswagen ES s.r.o.	115		Plastika a.s.	82
	Nitran a.s.	87		SIIX EMS Slovakia s.r.o.	60
	Pozemné staviteľstvo a.s.	81	2007	Sony s.r.o. Nitra	137
	Nitrafrost a.s.	60		SE Bordnetze s.r.o.	135
1998	Alexander s.r.o.	141		Tukový priemysel s.r.o.	73
	Volkswagen ES s.r.o.	112		COOP Jednota Nitra	65
	Pozemné staviteľstvo a.s.	98		TESCO STORES Bratislava	64
	Nitrafrost s.r.o.	94		Friesland a.s.	57
1999	Volkswagen ES s.r.o.	114		SIIX EMS Slovakia s.r.o.	41
	Tesco a.s.	172	2008	Sony s.r.o. Nitra	240
	Alexander s.r.o.	169		SE Bordnetze s.r.o.	87
	Idea a.s. Nitra	81		Trenkwalder a.s.	75
	Služba VDI	78		TESCO STORES SR	73
2000	Alexander s.r.o.	134		SIIX EMS Slovakia s.r.o.	68
	Plastika a.s.	129		Tukový priemysel s.r.o.	45
	Pozemné staviteľstvo a.s.	90		Giesecke Devrient	35
	Novosedlík s.r.o.	79	2009	SE Bordnetze s.r.o.	506
2001	Tesco a.s.	191		RIBE Slovakia a.s. Nitra	40

Vysvetlivky: UoZ – uvoľnených zo zamestnania; tučne sú vyznačené priemyselné závody

Zdroj: Löfflerová (2009)

V uvedenej tabuľke stoja za pozornosť dve zaujímavosti. Prvou je už vyššie naznačené zistenie, že priemyselné závody začali s väčším prepúšťaním už začiatkom 90. rokov (napr. Plastika, a.s. a Idea, a.s.) a v sledovanom období zaznamenáme pri nich väčšie prepúšťanie ešte aj v roku 2005 (Idea Nova, s.r.o.), resp. 2006 (Plastika, a.s.). Druhou zaujímavosťou je pomerne veľké prepúšťanie aj pri priemyselných firmách, ktoré prišli do Nitra po roku 1990 (Sony, s.r.o., SIIX EMS Slovakia s.r.o., SE Bordnetze s.r.o. a iné).

Druhým a pravdepodobne významnejším faktorom, ktorý ovplyvnil veľkostnú štruktúru priemyselných podnikov v Nitre bol po roku 1989 vznik nových súkromných prevádzok zaradených do kategórie priemysel. V priloženej tabuľke vidíme, že v roku 2006 bolo na území Nitra zaregistrovaných až 147 firiem veľkostnej kategórie 0-9 zamestnancov, z toho v odvetví ťažba surovín (2), priemysel (144) a rozvod vody tepla a energie (1), čo by v predchádzajúcom období dominancie štátneho vlastníctva nebolo možné.

Je pochopiteľné, že firma, závod alebo spoločnosť, ktorá prešla do súkromných rúk, musela pracovať efektívne, nemohla umelo dotovať niektoré prevádzky alebo oddelenia, prípadne udržiavať v nich vysoký počet pracovníkov. Zostať mohli len tie oddelenia a tí pracovníci, ktoré mali pozitívny vplyv na efektivitu výroby a ich existencia bola pre firmu, závod alebo spoločnosť jednoznačne zisková a nevyhnutná. V ďalšom vývoji, po zachránení podniku, upevnení jeho pozície, udržaní starých a získaní nových trhov, prípadne inom pozitívnom vývoji podniku, prišlo vo viacerých prípadoch k zvýšeniu počtu ich zamestnancov, napr. vznikom oddelení, ktoré dovtedy podniky ani nemali (oddelenia marketingu, propagácie a reklamy, oddelenia prieskumu trhu a iné). Pokles počtu zamestnaných bol všeobecne proces postupný, napr. dovtedajší líder priemyslu Nitra Plastika mala v roku 1985 až 2 230 zamestnancov, v roku 1990 ešte 2 086, ale v roku 1995 už len 1 291 a v roku 2006 klesol počet zamestnancov na 534. Ako ukazuje tab. 7.1, v roku 2006 bolo v Nitre spolu 267 priemyselných firiem. Z tohto počtu však bolo až 205 firiem do 19 zamestnancov (147 z nich malo len spomínaných 9 zamestnancov; počet 10-19 zamestnancov mala viac ako tretina týchto malých firiem Nitra), 20 až 49 zamestnancov malo 23 firiem, 50 až 199 zamestnancov malo 30 firiem, 200 až 499 malo 6 firiem, 500 až 1 999 mali 3 firmy a 1 firma mala nad 3 000 zamestnancov.

7.2.2 Odvetvová štruktúra

Výrazne sa po roku 1989 zmenila aj odvetvová štruktúra priemyslu, čo úzko súviselo všeobecne s procesom reštrukturalizácie, ale súčasne aj so spomínaným vznikom nových firiem. V období po roku 1993 nebol problém založiť spoločnosť a zaregistrovať sa ako fyzická alebo právnická osoba. Treba upozorniť, že počty a podiely zamestnaných v jednotlivých odvetviach priemyslu sú len čísla, ktoré nič nehovoria o tom, či konkrétna spoločnosť vykonáva činnosť, na ktorú sa zaregistrovala a či vykazovala nejaké hospodárske výsledky, či už kladné alebo záporné.

Lídrom v počte pracujúcich v roku 2006 bola výroba elektrických a optických zariadení (4 110 zamestnancov, 32,9 % zo zamestnaných v priemysle Nitra, tab. 7.4), ktorá je súčasťou elektrotechnického priemyslu. Súviselo to s rozširovaním prevádzok v podnikoch, ktoré vznikli ešte pred rokom 1989 (napr. Služba VD) alebo nových firiem založených po r. 1989 (napr. Volkswagen ES, SIIX EMS Slovakia). Všeobecne, do roku 2006 získal v slovenskom priemysle významnú pozíciu elektrotechnický priemysel. V širších súvislostiach môžeme konštatovať, že situácia v Nitre len reflektovala priemerné hodnoty slovenského priemyslu. Zároveň sa zvyšoval podiel pridanej hodnoty elektrotechnického priemyslu na celkovej pridanej hodnote v rámci spracovateľského priemyslu. Od roku 2001 sa zvýšil z 9,07 % na 12,48 % v roku 2006. V roku 2006 pracovalo v elektrotechnickom priemysle na Slovensku 79 318 zamestnancov, čo

predstavuje druhé najvyššie zastúpenie v rámci spracovateľského priemyslu, hneď po strojárskom priemysle. Druhým najvýznamnejším odvetvím v Nitre bol potravinársky priemysel (2 263 zamestnancov a 18,1% podiel). Až na treťom mieste v počte pracujúcich bol v roku 2006 chemický priemysel (1 439 zamestnancov, čo predstavovalo 11,5 % z počtu pracujúcich v priemysle Nitry). Relevantný podiel mali ešte výroba kovov a kovových zariadení (6,8 %), výroba textilu a odevov (6,2 %) a výroba strojov a zariadení (4,0 %).

Tabuľka 7.4 Odvetvová štruktúra priemyslu podnikov v Nitre v roku 2006

	<i>odvetvie priemyslu</i>	<i>počet zamestnancov</i>	<i>podiel v %</i>
C	Ťažba nerastných surovín	-	-
DA	Výroba potravín a nápojov	2 263	18,1
DB	Výroba textilu a odevov	774	6,2
DC	Spracúvanie kože a výroba kožených výrobkov	29	0,2
DD	Spracúvanie dreva a výrobkov z dreva	247	2,0
DE	Výroba celulózy, papiera a výrobkov z papiera	293	2,3
DF	Výroba koksu, rafinovaných ropných produktov	-	-
DG	Výroba chemikálií, chemických výrobkov	141	1,1
DH	Výroba výrobkov z gumy a plastov	1 298	10,4
DI	Výroba ostatných nekov. minerálnych výrobkov	214	1,7
DJ	Výroba kovov a kovových výrobkov	855	6,8
DK	Výroba strojov a zariadení i.n.	501	4,0
DL	Výroba elektrických a optických zariadení	4 110	32,9
DM	Výroba dopravných prostriedkov	112	0,9
DN	Výroba inak nezaradená	139	1,1
D	Priemyselná výroba spolu	10 976	
E	Výroba a rozvod elektriny, plynu a vody	1 514	12,1
C,D,E	<i>Priemysel C,D,E spolu</i>	<i>12 490</i>	<i>100,0</i>

Vysvetlivky: udávané počty zamestnancov sú za podniky so sídlom v meste Nitra; odvetvia priemyslu podľa OKEČ (bližšie v kap. 2.1.4).

Zdroj: Löfflerová (2009)

7.2.3 Zmeny vo vlastníctve priemyselných podnikov

Jedným z kľúčových nástrojov vývoja ekonomiky Československa po roku 1989 bola privatizácia. Nutnosť privatizácie bola založená na poznaní, že súkromné podniky sú výkonnejšie ako štátne a takisto na všeobecne akceptovanej zmene v chápaní úlohy vlády v ekonomike, ktorej neprináleží podnikať, ale vytvárať podnikateľské prostredie a dohliadať na dodržiavanie pravidiel. Podniky riadené štátom majú všeobecne, nielen v priemysle, nízku výkonnosť, čo je zapríčinené konfliktom záujmov štátu, nedostatočným korporatívnym riadením a nižšou mierou zodpovednosti manažmentu firmy. Konflikt záujmov možno vysvetliť tým, že štát definuje trhy právne a často aj inštitucionálne, na ktorých zároveň vystupuje ako podnikateľ konkurujúci súkromným firmám.

Privatizácia priemyslu, ktorá odštartovala už 1.1.1991, bola jednoznačne považovaná za kľúčovú úlohu ekonomickej reformy odsúhlasenej vládou Československej federatívnej republiky v roku 1990. Privatizácia štátneho majetku, vrátane priemyslu, prebehla na Slovensku v dvoch vlnách. Prvá vlna, tzv. veľkej privatizácie, bola realizovaná v rokoch 1991-1993. Znamená to, že väčšia časť majetku bola sprivatizovaná ešte v čase existencie spoločného československého štátu (ČSFR). V prvej vlne veľkej privatizácie dominovala kupónová privatizácia. Privatizovaný bol majetok v účtovnej hodnote 79,7 mld. Sk, z čoho priame predaje v tomto období predstavovali majetok

v hodnote 12,7 mld. Sk (15,9 % z celkovej privatizovanej hodnoty). Pri priamych predajoch v rokoch 1992 a 1993 predstavovala cena predaných podnikov 105,9 %, resp. 106,7 % ich účtovnej hodnoty. Kupónová privatizácia bola použitá hlavne z dvoch dôvodov. Po prvé, bola rýchla a mala veľký rozsah, po druhé vyriešila problém nedostatku voľného investičného kapitálu. Kupónová privatizácia teda splnila cieľ rýchlej a rozsiahlej privatizácie, aj keď existujú rôzne hodnotenia, veľmi pozitívne i veľmi negatívne, jej následkov na správu privatizovaných podnikov, na ich reštrukturalizáciu a v konečnom dôsledku aj na ich ekonomickú efektívnosť (Krasko, 2006).

V druhej vlne veľkej privatizácie v rokoch 1995-1998, už v rámci samostatného Slovenska, vláda zrušila kupónovú privatizáciu a priamymi predajmi boli predané podniky v účtovnej hodnote 109,2 mld. Sk. Privatizačný proces v tomto období mal viaceré špecifické rysy, z hľadiska štrukturálnej politiky však medzi najdôležitejšie patrili systém investičných podmienok. Cena podnikov bola stanovená na výrazne nižšej úrovni ako pri priamych predajoch v rokoch 1992 a 1993. V rokoch 1996 a 1997 cena predávaných podnikov bola len na úrovni 28,17 % a 18,02 % ich účtovnej hodnoty. Podmienkou predaja priemyselných podnikov v rokoch 1996 a 1997, kedy sa predala väčšia časť majetku, bolo realizovať do kupovaných podnikov investície, ktoré sa buď odpočítali z ceny alebo ich diskontovanie bolo zahrnuté v cene (nerealizácia investícií by znamenala nutnosť doplatiť rovnakú sumu). Novým vlastníkom sa samozrejme oplátilo investovať, hoci často boli realizované investície neefektívne. Navyše dôležitým momentom z pohľadu štátu, a to veľmi problematickým, boli úvery a spôsoby ich (ne)splácania, ktoré dostávali „noví vyvolení privatizéri“, vo väčšine prípadov politicky naklonení vláde, od bánk. Výberom podnikov s vysokými investičnými požiadavkami pre priame predaje v rokoch 1995-1998 vláda deklarovala zámer znížiť ich predajom zaťaženie ekonomiky Slovenska.

Počas privatizácie priemyslu sa samozrejme veľmi často diskutovala otázka, či a do akej miery, zvolené privatizačné metódy ovplyvnili štruktúru a výkonnosť priemyslu Slovenska. Všeobecne sa prijíma názor, že metóda a spôsob privatizácie z rokov 1995-1998, áno, výrazne ovplyvnili situáciu, avšak v protiklade s oficiálne deklarovanými zámermi priemyselnej politiky vlády, teda – negatívne.

Už skôr bolo uvádzané, že od roku 1948 do roku 1989 sa vytvorila v Československu veľmi homogénna vlastnícka štruktúra priemyselných podnikov, ktorá začala znarodňovaním priemyslu hneď v roku 1948. V roku 1989 bol takmer absolútnym vlastníkom priemyslu štát, popri ktorom vlastnilo priemyselné prevádzky aj niekoľko výrobných družstiev. Po roku 1989 nastala vo vlastníctve priemyslu veľmi rýchlo zmena. V priebehu niekoľkých rokov prešiel slovenský priemysel zo štátneho do súkromného vlastníctva. Veľmi dobrým príkladom týchto procesov môže byť zmena vlastníckych pomerov v priemysle v Nitrianskom kraji, ktorý sa vytvoril v rámci nového územno-správneho členenia v roku 1997. Už na konci tohto roku bolo z celkového počtu 1 173 priemyselných firiem v Nitrianskom kraji v súkromnom vlastníctve 1 133 firiem, t.j. 96,6 % z celkového počtu. Zo 40 firiem v štátnom vlastníctve bolo až 14 z odvetvia výroby potravín (z celkového počtu 263 firiem tohto odvetvia na Slovensku) a 10 firiem z odvetvia výroby strojov a zariadení (z celkového počtu 138 firiem odvetvia) (Dubcová, 1999).

Tento presun priemyslu do súkromných rúk sa odohrával formou privatizácie bývalých štátnych podnikov. Podiel zahraničného kapitálu na vlastníctve priemyslu bol v tom čase ešte relatívne veľmi nízky. Z celkového počtu 1 133 priemyselných firiem v súkromnom vlastníctve v Nitrianskom kraji v roku 1997 bolo len 145 firiem s medzinárodným kapitálom. Presnejšie išlo o zmiešané vlastníctvo, keď popri domácich vlastníkoch mala určitý podiel zahraničná firma. Takýmto príkladom bola napr. nitrianska firma pivovar Corgoň, s.r.o., v ktorej mala 49% podiel holandská firma Heineken. Len

49 firiem Nitrianskeho kraja malo v roku 1997 100% vlastníctvo zahraničného kapitálu (Dubcová, 1999).

Podobná situácia nízkej prítomnosti a podielu zahraničného kapitálu v priemysle bola v roku 1997 v samotnej Nitre, a aj v rámci celého Slovenska. Tento nízky podiel zahraničného kapitálu možno z veľkej miery pripísať na vrub vtedajšej vládnej koalície na čele s politickou stranou HZDS a V. Mečiarom, ktorí poukazovali na viacero nebezpečenstiev spojených s príchodom zahraničných investorov do slovenského priemyslu. S priamymi zahraničnými investíciami a ovládnutím priemyslu zahraničnými firmami boli podľa vtedajšieho premiéra Vladimíra Mečiara pri privatizácii v rokoch 1996-1997 spojené predovšetkým nasledovné riziká: odsun ziskov do zahraničia, potenciálny zámer investorov o utlmenie, resp. likvidáciu výroby, možnosť rozhodovania investora o základných otázkach riadenia firmy, vrátane sociálnych otázok a možné negatívne pôsobenie, zahraničím ovládanej firmy na prírodné zdroje a životné prostredie. A pod pejoratívnymi heslami typu „my sme tu doma“, „cudzie nechceme, svoje si nedáme“, vláda vytvárala „slovenskú kapitálotvornú vrstvu“ z domácich podnikateľov. Najlepším príkladom takéhoto postupu bolo odovzdanie „rodinného striebra“, Východoslovenských železiarní v Košiciach, do rúk domácich podnikateľov okolo Alexandra Rezeša. Ako to dopadlo všetci vieme, Východoslovenské železiarne boli v roku 2000 vo vážnych finančných problémoch predané americkej firme US Steel. A len ako určitý vtíp môže poslúžiť poukázanie na zaujímavú vec. Tak ako sa do slovenčiny dostávajú slová majúce pôvod v angličtine, napr. „fastfúd“, „vygúgliť“, „čekať“ a iné, tak sa vraj do angličtiny dostalo v 90. rokoch minulého storočia zo slovenčiny slovo „vytunelovať“.

Ako sme už uvádzali, po roku 1989 došlo k presunu priemyselných podnikov z vlastníctva štátu do súkromného vlastníctva. V roku 2006 už v rámci mesta Nitra nebol žiadny podnik štátny. Všetky spoločnosti, firmy boli, či už akciové spoločnosti, spoločnosti s ručením obmedzeným, výrobné družstvá, verejné obchodné spoločnosti, prípadne firmy s inou formou vlastníctva, ale už len súkromného. Príkladom zaujímavej postupnej zmeny vo vlastníckych vzťahoch bol aj podnik Plastika, n.p. V roku 1991 sa Plastika stala na základe rozhodnutia vlády štátnou akciou spoločnosťou so 100 % účasťou štátu. V roku 1992 sa v rámci prvej vlny kupónovej privatizácie, ešte v rámci spoločnej Československej republiky, spoločnosť transformovala na súkromnú domácu akciovú spoločnosť, v ktorej akcionármi sa stali slovenské právnické a fyzické osoby. V roku 1997 sa štruktúra vlastníkov zmenila. Do spoločnosti vstúpila Druhá strategická a.s., ktorá sa stala majoritným akcionárom a neskôr aj spoločnosť AtakInvest a.s., ktorá postupne odkupovala akcie predchádzajúcich akcionárov. V roku 2010 bola už štruktúra akcionárov Plastiky nasledovná: Druhá strategická, a.s. mala 39,72% podiel, Finasist, a.s. 31,33% a ostatní vlastníci s podielom do 5 % mali spolu 28,95 %. Plastika nemala žiadneho zahraničného investora a výnimočná je tým, že aj napriek tomu si spoločnosť udržovala pomerne dlho svoje dobré postavenie na trhu a darilo sa jej aj expandovať na ďalšie trhy (Löfflerová, 2009). Dnes je však Plastika už vo veľkej „defenzíve“, počet zamestnancov poklesol v roku 2018 na 108, pričom ešte v roku 2008 zamestnávala Plastika 476 pracovníkov. Revitalizovať Plastiku bude dnes veľmi obtiažne.

7.2.4 Priestorové rozmiestnenie firiem

Významná zmena sa udiala v Nitre po roku 1989 aj v priestorovom rozmiestnení priemyselných firiem. Priestorová diverzifikácia jednotlivých závodov bola daná územným plánom mesta, v rámci ktorého sú vymedzené jednotlivé priemyselné zóny, ktoré sa nachádzajú podľa územného plánu v rôznych častiach mesta, podľa typu využitia

priemyselného územia. Priemyselná aktivita je v meste Nitra lokalizovaná v troch typoch lokalít:

1. V priemyselných parkoch – s predpokladom vzniku rozsiahleho celistvého investičného zámeru priemyselného komplexu, s vysokou závislosťou na automobilovej, ale aj železničnej doprave, a na vysokej spotrebe elektrickej energie, vody a tepla. Tieto prevádzky sú pochopiteľne nadmestského, regionálneho až celoštátneho významu a predstavujú monoodvetvovú koncentráciu priemyselnej výroby. Spádová oblasť dochádzajúcich pracovníkov je v rámci celého nitrianskeho okresu až kraja.
2. Vo výrobných zoskupeniach – s umožnením lokalizácie väčších závodov, s vyššou závislosťou na doprave a vyššou spotrebou elektrickej energie, vody a tepla. Tieto prevádzky sú nadmestského až regionálneho významu, spádová oblasť dochádzajúcich pracovníkov je spravidla v rámci okresu a predstavujú monofunkčnú, v zmysle výrobnú, resp. podnikateľskú, koncentráciu výroby.
3. Vo vybavenostno-výrobných zoskupeniach s lokalizáciou prevažne menších priemyselných podnikov s nižšou závislosťou na doprave a s pomerne nízkou spotrebou elektrickej energie, vody a tepla. Tieto prevádzky sú najmä mestského významu, spádová oblasť dochádzajúcich pracovníkov je pokrývaná v rámci mesta a okresu. Tieto zoskupenia predstavujú rozptýl výroby do okrajových polôh obytného územia.

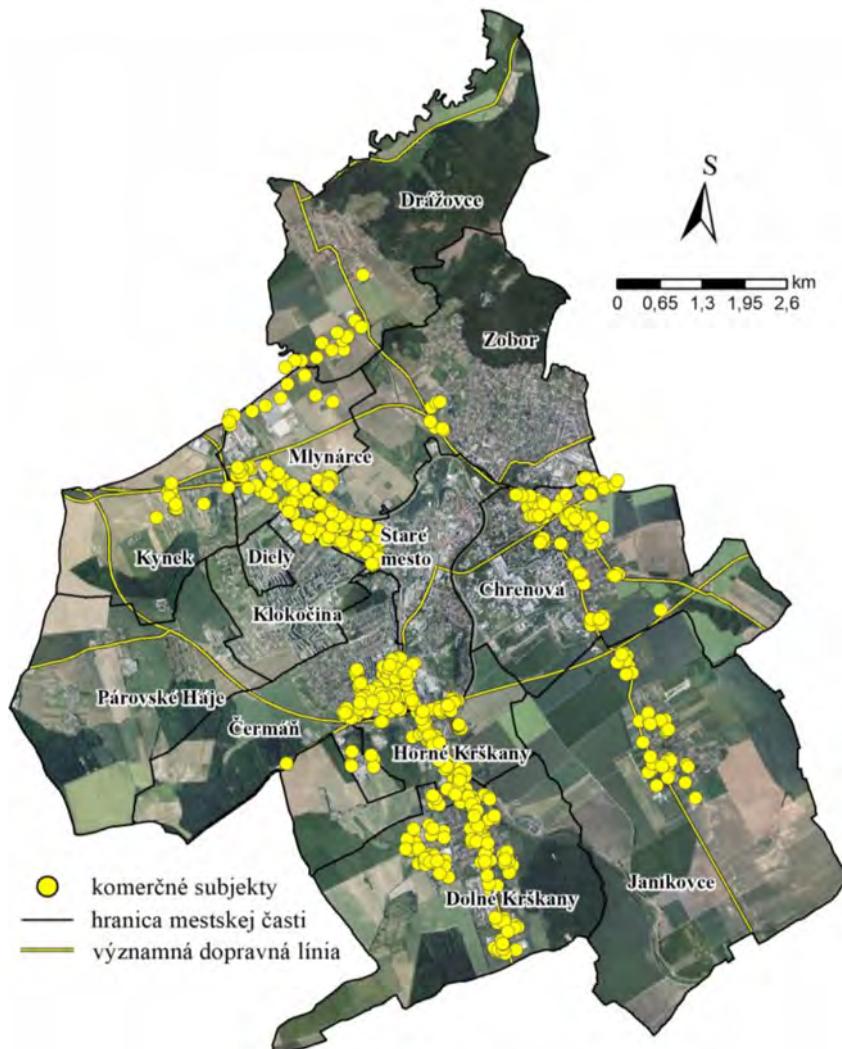
V Nitre sú dva priemyselné parky, priemyselný park Nitra-Sever, ktorý je vymedzený na území medzi západným obchvatom mesta, potokom Dobrotka, železničnou traťou medzi Lužiankami a Dražovcami, a riekou Nitra. Istá časť areálu sa nachádza aj v katastrálnom území obce Lužianky, jeho celková plocha je plánovaná na viac ako 20 km². V tomto parku sa etablovalo pomerne rýchlo viacero firiem najmä z elektrotechnického priemyslu (SONY Slovakia, Industrial Cables Slovakia, DAIDONG Slovakia), strojárkeho priemyslu (Ernst Keller Slovakia CARNITECH/MAREL, GU Slovensko, FARGUELL) a chemického priemyslu – výroby z plastov (VISTEON Slovakia, Ryoka Global Europa, Giesecke+Devrient Slovakia, Steep Plast, Promers Nitra). V tesnom kontakte na tento priemyselný park západným smerom, smerom na Dražovce a Čakajovce, sa lokalizoval rozsiahly výrobný areál automobilového závodu Jaguar Land Rover. Priemyselný park Nitra-Juh, ktorý sa nachádza zväčša na území medzi Cabajskou cestou, navrhovanou rýchlostnou komunikáciou D/64 na Nové Zámky, vinohradníckou a záhradkárskou oblasťou Bitá, a železničnou traťou Nitra – Nové Zámky. Celková plánovaná plocha priemyselného parku je 2,12 km².

Výrobné zoskupenia sú v Nitre tri: 1/ výrobné zoskupenie Horné Krškany, 2/ výrobné zoskupenie Dolné Krškany a 3/ výrobné zoskupenie Kyneč – Mlynárce. Atraktivitu týchto výrobných zoskupení dokumentuje aj obrázok 7.1, na ktorom môžeme vidieť vysokú koncentráciu komerčných subjektov, vrátane priemyselných firiem. Najvýznamnejšie je výrobné zoskupenie Dolné Krškany, ktoré je vlastne nástupcom bývalého južného priemyselného pásu, a tiahne sa severo-južným smerom od železničnej trate v mestskej časti Dolné Krškany po navrhovanú rýchlostnú komunikáciu. Celková plocha výrobných zoskupení tohto druhu je 1,75 km². V roku 2006 tu mala dominantné postavenie v rámci priemyselných závodov Plastika a.s., závod Nitra, zastupujúca chemický priemysel, ale aj VÚSAPL. Farmaceutický priemysel tu bol zastúpený závodom Mevak, drevospracujúci priemysel závodom Idea NOVA, elektrotechnický závodom SE Bordnetze Slovakia a strojársky dcérskou spoločnosťou Plasty Nitra, Plastika – Machinery s.r.o.

Vybavenostno-výrobných zariadení je v Nitre naplánovaných desať (VVZ Diely, VVZ Párovce – Klokočina, VVZ Čermáň – sever, VVZ Čermáň – Kalvária, VVZ Horné Krškany, VVZ Dolné Krškany, VVZ Mikov Dvor, VVZ Chrenová, VVZ Klokočina

a VVZ Veľké Janíkovce) a sú rozmiestnené pomerne rovnomerne po obvode mesta (Löfflerová, 2009).

Pri hodnotení rozmiestnenia jednotlivých priemyselných závodov majú do určitej miery význam aj niektoré ulice, ktoré sú, resp. boli spojené s viacerými priemyselnými závodmi, či už v minulosti alebo v súčasnosti. Takýmito dominantnými „priemyselnými“ ulicami sú napr. Cabajská cesta, Levická cesta, Novozámocká cesta a Štúrova ulica. Kým ulica Cabajská je orientovaná na juhozápad smerom na Čermáň, Levická je orientovaná na juhovýchod smerom na Lapáš, Novozámocká na juh smerom na Horné Krškany a Dolné Krškany a Štúrova na západ od centra mesta smerom na Mlynárce a Kynek (obr. 7.1).



Obrázok 7.1. Koncentrácia komerčných subjektov, vrátane priemyselných firiem, pozdĺž priemyselných ulíc Novozámocká, Štúrova, Levická a Cabajská
 Zdroj: Midler (2018)

Prehľad najvýznamnejších priemyselných podnikov v Nitre v roku 2006 podľa odvetví:

Drevospracujúci priemysel

Avaks, s.r.o.

Sídlo: Ďumbierska 13, Nitra; IČO: 36 534 773; Vznik: 2000

Predmet činnosti: výroba nábytku, vývoj nábytku a bytových doplnkov, výroba kancelárskeho dreveného nábytku. V roku 2005 sa v rámci desiatich najvýznamnejších podnikov na Slovensku vykazujúcich výrobu SDV 8 (kancelársky drevársky nábytok) umiestnila na siedmom mieste. V roku 2005 firma zabezpečovala 6,2 % v rámci tejto výroby na Slovensku.

Veľkosť podniku: 100-149, druh vlastníctva: súkromné tuzemské.

Idea Nova, s.r.o.

Sídlo: Novozámocká 224, Nitra; IČO: 36 533 769; Vznik: 1999

Predmet činnosti: drevárska prvovýroba a druhovýroba, najmä výroba nábytku z dreva a ostatných hmôt vrátane polotovarov. V roku 2005 bol na majetok spoločnosti vyhlásený konkurz.

Veľkosť podniku: 100-149, druh vlastníctva: súkromné tuzemské.

Revi, s.r.o.

Sídlo: Francisciho 186, Hnúšťa (do r. 2006 sídlo v Nitre, Vodná 27); Vznik: 2002

Predmet činnosti: výroba paliet a drevených obalov, služby v drevovýrobe a pre drevospracujúci priemysel, piliarska výroba, sušenie, parenie a impregnácia dreva. V roku 2005 sa spoločnosť umiestnila na druhom mieste v zozname najvýznamnejších podnikov Slovenska, vykazujúcich výrobu v SDV 6 – drevené obaly. V rámci tejto výroby bol jej podiel 30,3 %.

Veľkosť podniku: 5-9, vlastníctvo: súkromné tuzemské.

Chemický priemysel a výroba z plastu

VÚSAPL, a.s.

Sídlo: Novozámocká 179, Nitra; IČO: 34 102 230; Vznik: 1994

Predmet činnosti: výskum a vývoj v oblasti technických vied, výskum, vývoj a výroba výrobkov, polotovarov a kompletizačných prvkov z plastu. Podnetom pre založenie výskumného ústavu bola tradičná výroba plastov v Nitre. Aktivity sú zamerané na výskum a vývoj spracovania polymérov, petrochemických produktov i minerálnych materiálov, pigmentov, sklolaminátov. Spoločnosť vyrába špeciálne gumové hadice, fólie a tvárnice, ako aj iné výrobky z plastov.

Veľkosť spoločnosti: 150-199, vlastníctvo: súkromné tuzemské.

Plastika, a.s.

Sídlo: Novozámocká 222, Nitra; IČO: 00 152 781; Vznik: 1962

Predmet činnosti: výroba výrobkov, polotovarov a kompletizačných prvkov z plastov, výroba strojov a zariadení pre všeobecné účely. Výroba dosiek, fólií hadíc a profilov z plastov.

Veľkosť spoločnosti: 250-499, druh vlastníctva súkromné tuzemské.

Giesecke & Devrient Slovaka, s.r.o.

Sídlo: Dolné Hony 727/11, Nitra (predtým Sasinkova 6, Nitra); IČO: 35 947 705; Vznik: 2005

Spoločníci: Giesecke & Devrient Gesellschaft mit beschränkter Haftung – Nemecko.

Predmet činnosti: Výroba a odbyt plastových kariet a výroba ostatných plastových výrobkov.

Veľkosť spoločnosti: 250-499, druh vlastníctva zahraničné (Nemecko).

Mevak, a.s.

Sídlo: Biovetská 32, Nitra; IČO: 31 412 718; Vznik: 1992

Predmet činnosti: výskum, vývoj, výroba liečebných sér a očkovacích látok, krvných derivátov, veterinárnych hromadne vyrábaných výrobkov, chemických výrobkov pre priemysel určených pre živočíšnu výrobu, prípravkov pre potravinárske účely.

Veľkosť spoločnosti: 25-49, druh vlastníctva: súkromné tuzemské.

Visteon Slovakia, s.r.o.

Sídlo: Dolné Hony 2, Nitra; IČO: 36 566 098; Vznik: 2004

Spoločnosť bola zrušená v roku 2008 (spoločníkom vo firme je americká spoločnosť).

Predmet činnosti: výroba výrobkov z plastov, výroba klimatizačných jednotiek do automobilov, ktoré ako samostatné komponenty nepodliehajú typovému schváleniu

Právnym nástupcom po výmaze firmy sa stáva novovzniknutá firma Visteon Interiors Slovakia, s.r.o., ktorá vznikla v roku 2008 (americká spoločnosť Visteon Corporation výrobcu automobilových komponentov). V roku 2008 sa v strojárskom priemysle umiestnila spoločnosť v podskupine SKVO 3 (vzduchotechnické a klimatizačné stroje a zariadenia, výroba armatúr) na prvom mieste v rebríčku desiatich najvýznamnejších podnikov Slovenska.

Veľkosť spoločnosti bola: 250-499, druh vlastníctva: zahraničné (USA).

Strojársky priemysel

Klimak, s.r.o.

Sídlo: Štúrova 165, Nitra; IČO: 36 545 198; Vznik: 2001

Predmet činnosti: dodávky a montáž klimatizačných zariadení, servis vzduchotechnických zariadení. V roku 2006 sa spoločnosť dostala na druhé miesto v rámci ukazovateľov SKVO 3. Podiel v roku 2006 bol 11,6 % v rámci svojej podskupiny SKVO 3 (vzduchotechnické a klimatizačné stroje a zariadenie, výroba armatúr). V roku 2008 sa spoločnosť umiestnila na druhom mieste v zozname desiatich najvýznamnejších podnikov v SKVO 3 na Slovensku.

Veľkosť spoločnosti: 50-99, druh vlastníctva: súkromné tuzemské.

Marel Food Systems, s.r.o. (do r. 2007 názov Carnitech/Marel s.r.o.)

Sídlo: Dolné Hony 7, Nitra; IČO: 35 951 371; Vznik: 2005

Spoločníci: Marel Food Systems hf, Island (predtým aj firmy z Dánska a Islandu).

Predmet činnosti: výroba, opravy a servis strojov a zariadení, výroba strojov na spracovanie potravín a nápojov.

Veľkosť spoločnosti: 100-149, druh vlastníctva: zahraničné (predtým Dánsko, teraz Island).

Formica, s.r.o.

Sídlo: Spojovacia 7, Nitra; IČO: 31 408 168; Vznik: 1992

Predmet činnosti: výroba obrábacích a tvárniacich strojov. V roku 2006 sa spoločnosť v rámci strojárkej výroby dostala vo výrobe tovaru medzi desať najvýznamnejších organizácií v rámci podskupiny SKVO 7 na Slovensku a dosiahla 3,0 % podiel na trhu v rámci podskupiny.

Veľkosť spoločnosti: 50-99, druh vlastníctva: súkromné tuzemské.

Tukový priemysel Nitra, s.r.o.

Sídlo: Na Priehon 50, Nitra; IČO: 31 428 126; Vznik: 1993

Spoločníci: Genel parcel Europe limited – Lichtejnštajsko (predtým aj spoločníci z ČR)

Predmet činnosti: opravy a údržba ostatných výrobkov strojárkeho a kovospracujúceho priemyslu, oprava motorových, elektrických vysokozdvížných vozíkov, po zlúčení sa rozhodujúcou činnosťou spoločnosti stalo skladovanie a uskladňovanie.

Od r. 2002 sa spoločnosť zlúčila so spoločnosťou Top cargo trans, s.r.o. so sídlom v Nitre.

Počet zamestnancov: podľa veľkosti organizácie: 200-249, druh vlastníctva: zahraničné.

Nikov, s.r.o.

Sídlo: Biovetská 32, Nitra; IČO: 31 408 648; Vznik: 1992

Predmet činnosti: výroba náradia.

Veľkosť organizácie: 25-49, druh vlastníctva: súkromné tuzemské.

Plastika – Machinery, s.r.o.

Sídlo: Novozámocká 222, Nitra; IČO: 36 529 87; Vznik: 1998

Predmet činnosti: spracovanie kovov a kovových výrobkov, výroba strojov a zariadení pre všeobecné účely, výroba náhradných dielov, výroba výrobkov, polotovarov a kompletizačných prvkov z plastov.

Veľkosť spoločnosti: 25-49, druh vlastníctva súkromné tuzemské.

Výroba textilných strojov, s.r.o.

Sídlo: Dvorčianska 59, Nitra; IČO: 34 144 919; Vznik: 1996

Zameranie spoločnosti: výskum, vývoj a výroba prototypov a zariadení, výroba polotovarov, súčiastok strojov a zariadení, oprava strojov a výroba strojov na výrobu textilu, odevov. V roku 2004 bol vyhlásený konkurz na majetok spoločníka Nitrianske strojárne.

Veľkosť spoločnosti: 25-49, druh vlastníctva: súkromné tuzemské.

Ribe Slovensko, k.s.

Sídlo: Sikárska 14, Nitra; IČO: 34 147 471; Vznik: 1996

Zameranie: výroba upínadiel, skrutiek, reťazí pružín.

Veľkosť podniku: 150-199, druh vlastníctva: medzinárodné súkromné (Nemecko).

Elektrotechnický priemysel

Služba, výrobné družstvo

Sídlo: Pražská 33, Nitra; IČO: 00 167 819; Vznik: 1987

Predmet činnosti: výroba elektrických a elektronických prístrojov pre motorové vozidlá.

Hoci spoločnosť vznikla ešte v roku 1955 (jej právny predchodca), podarilo sa jej udržať výrobu a dnes má spoločnosť 39 odberateľov v automobilovom priemysle a 30 dodávateľov. Orientuje sa na vývoz pre zahraničných odberateľov, len jeden odberateľ je zo Slovenska – Sumitomo Elektrosystémy, bývalý WW Elektrosystémy Nitra.

Kategória veľkosti organizácie: 250-499 zamestnancov, druh vlastníctva: družstevné.

Sony Slovakia, s.r.o.

Sídlo: Dolné Hony 29, Nitra (do r. 2007 sídlo v Trnave, Trstínska cesta 8); IČO: 35 683 724; Vznik: 1996

Spoločníci: Sony Europe Holding B.V. (Holandsko) a Sony Overseas AG (Švajčiarsko).

Predmet činnosti: výroba, montáž a opravy výrobkov a zariadení spotrebnej elektroniky, výroba televíznych zariadení – LCD televízory Sony. V roku 2006 sa firma umiestnila v rámci elektrotechnického priemyslu na druhom mieste na Slovensku v tržbách a dosiahol 20 907 843 tis. Sk. (pre zaujímavosť prvý bol Samsung Electronics, Galanta, ktorý dosiahol až 85 767 180 tis. v tržbách). Zhruba 6 % produkcie Sony Nitra smerovalo do západnej Európy. – toto je zvláštna informácia, vhodnejšie by bolo ju vymazať

Veľkosť podniku: 2 000-2 999, druh vlastníctva: zahraničné (Japonsko).

SE Bordnetze – Slovakia, s.r.o.

(do 16.10.1996 názov: Volkswagen Elektrické systémy s.r.o.)

Sídlo: Na Prieohon 50, Nitra; IČO: 34 132 601; Vznik: 1996

Spoločníci: Sumitomo Electric Borntetze GmbH, Nemecko (do r. 16.10.2006 Volkswagen Bordnetze GmbH, Nemecko).

Predmet činnosti: vývoj, výroba a predaj káblových zväzkov na prevádzku elektrických systémov automobilov. V roku 2006 sa spoločnosť umiestnila na treťom mieste na Slovensku v tržbách v elektrotechnickom priemysle (tržby boli 7 174 044 tis. Sk.). V Top 200 nefinančných podnikov sa spoločnosť v tom istom roku umiestnila na 40. mieste v rámci SR.

Kategória veľkosti organizácie: 2000-2999, druh vlastníctva: zahraničné (Nemecko).

SIIX EMS Slovakia, s.r.o.

(do 5.1.2006 názov SLUŽBA SIIX Electronics s.r.o.)

Sídlo: Kmeťova 12, Nitra (do 5.1.2006 Pražská 33 Nitra); IČO:36 543 357; Vznik: 2001

Spoločníci: SIIX Corporation – Japonsko.

Predmet činnosti: výroba a služby v oblasti elektronickej výroby so špeciálnym zameraním na montáž dosiek plošných spojov, výroba montovaných elektronických dosiek.

Veľkosť spoločnosti: 250-499, druh vlastníctva: zahraničné (Japonsko).

Potravinársky priemysel

Nipek, a.s. (predtým aj názov Nitrianske pekárne. a.s.; NiPek, Nitrianske pekárne a.s.)

Sídlo: Štúrova 74/138, Nitra; IČO: 31 417 868; Vznik: 1992

Predmet činnosti: výroba pekárenských a cukrárenských výrobkov výroba chleba, čerstvého pečiva a koláčov.

Kategória veľkosti organizácie: 200-249, druh vlastníctva: štátne.

Friesland Slovensko, a.s. (predtým tiež Nutricia Dairy Slovakia)

Sídlo: Cabajská 10, Nitra; IČO: 36 241 342; Vznik: 2001; V roku 2009 ukončila svoju činnosť.

Predmet činnosti: úprava a spracovanie mlieka, výroba mliečnych výrobkov, výroba hotových kŕmnych zmesí.

Veľkosť spoločnosti: 20-24, druh vlastníctva: zahraničné (Holandsko).

Heineken Slovensko, a. s.

Sídlo: Štefánikova 79, Nitra (od 1.1.1997 Hurbanovo); IČO: 36 528 391; Vznik: 1998

Predmet činnosti: výroba piva, sladu, nealkoholických nápojov a sirupov, výroba ovocných štiav. Hoci história mesta je úzko spojená s výrobou piva, v roku 2006 sa tu výroba piva ukončila a presťahovala do Hurbanovo.

Veľkostná kategória tohto podniku je 500-999 pracovníkov, druh vlastníctva spoločnosti zahraničné (Nemecko).

Heineken Slovensko Sladovne, a.s. (predtým Hurbanovo Maltings a.s.)

Sídlo: Štefánikova 79, Nitra (od r 1.1.2007 Novozámocká 2, Hurbanovo); IČO: 541 99136; Vznik: 2001

Predmet činnosti: výroba sladu, výroba piva, spracovanie odpadov vznikajúcich pri výrobe piva s sladu na kŕmne zmesi, kŕmne komponenty, organické hnojivá a komposty.

Veľkosť spoločnosti: 50-99, druh vlastníctva: zahraničné (Nemecko).

Víno Nitra, s.r.o. (do r. 1997 názov Pyramída Tobor, s.r.o.)

Sídlo: Dolnozoborská 14, Nitra; IČO:31 428 380; Vznik: 1993

Predmet činnosti: výroba a predaj perlivého (syteného) vína, výroba nealkoholických a nízko alkoholických nápojov, výroba a predaj muštov, hroznového, prírodného, šumivého a dezertného vína. V roku 1997 Fond národného majetku zrušil š.p. Víno Nitra, časť jeho majetku odkúpila spoločnosť Víno Nitra s.r.o. v tom istom roku. Približne 5 % z celkového objemu výroby spoločnosť exportovala, najväčšia časť smerovala do Česka, menšie množstvo do Talianska a Japonska.

Veľkosť spoločnosti: 50-99, druh vlastníctva: súkromné tuzemské.

Sklársky priemysel

Nitrasklo, a.s. Nitra

Sídlo: Levická 3, Nitra; IČO: 17 638 640; Vznik: 1991

Predmet činnosti: výroba a predaj izolačných skiel, výroba, zušľachtovanie a predaj výrobkov. s použitím skla. V roku 2004 bola na štvrtom mieste v rebríčku najvýznamnejších firiem Slovenska, v danej priemyselnej špecializácii.

Veľkosť spoločnosti: 100-199, druh vlastníctva: súkromné tuzemské.

Polygrafický priemysel

Nitrianske tlačiarne, a.s.

Sídlo: Fraňa Mojtu 18; IČO: 34 133 569; Vznik: 1996

Predmet činnosti: výroba periodických a neperiodických publikácií, vydateľská činnosť.

Firma vznikla Fondom národného majetku, v zmysle zákona č. 513/1991 Zb. a č. 92/1991 Zb. o podmienkach prevodu štátu na iné osoby, na základe ktorých došlo k privatizácii podniku Nitrianske tlačiarne š.p. s tým, že novovzniknutá spoločnosť prebrala všetky práva a záväzky zrušeného štátneho podniku.

Veľkosť podniku: 150-199, druh vlastníctva: súkromné tuzemské.

Optima, a.s.

Sídlo: Železničiarska 8, Nitra; IČO: 31 428 835; Vznik: 1993

Predmet činnosti: vydavateľská činnosť, sieťotlač, gumotlač, ofset, stereotypia, chemigrafia.

V roku 2004 mal podnik 69 pracovníkov, tržby 190 085 tis. Sk.

Veľkosť podniku: 50-99, druh vlastníctva: súkromné tuzemské.

Priemysel stavebných hmôt

Ferrenit, a.s.

Sídlo: Rastislavova 12, Nitra; IČO:31 411 649; Vznik: 1992

Predmet činnosti: výroba a odbyt azbetocementových výrobkov, výroba vláknocementových výrobkov.

Od r. 2006 vyhlásený konkurz na majetok spoločnosti.

Dodávka vody, tepla a energie

Západoslovenská vodárenská spoločnosť, a.s. Nitra

Sídlo: Nábregie za hydrocentrálou 4, Nitra; IČO: 36 550 949; Vznik: 2003

Predmet činnosti: výroba a rozvod pitnej a úžitkovej vody, zásobovanie obyvateľstva, priemyslu, poľnohospodárstva a ďalších spotrebiteľov, odvádzanie a čistenie vody do verejnej kanalizácie. Spoločnosť vznikla rozhodnutím č. 801 z 2002 Ministerstva pre správu a privatizáciu národného majetku SR vkladom časti zrušeného štátneho majetku Západoslovenské vodárne a kanalizácie.

Veľkosť podniku (vrátane odštepých závodov): 1 000-1 999, druh vlastníctva: štátne

Nitrianska teplárenská spoločnosť, a.s.

Sídlo: Janka kráľa 122, Nitra; IČO: 36 550 604; Vznik: 2002

Predmet činnosti: výroba a rozvod tepla, pary a teplej vody. Spoločnosť bola založená ako akciová spoločnosť, v ktorej zakladajúcimi akcionármi bolo mesto Nitra, s podielom 51 % a VNG Lipsko, s podielom 49 %. NTS prevádzkuje dva centrálné zdroje tepla (Chrenová, Párovce), 18 okrskových kotolní na území Klokočiny, Dielova a Čermáňa a 5 blokových kotolní. NTS dodáva teplo pre domácnosť (80 %) a pre ostatných odberateľov (20 %), najmä ZŠ, MŠ a iné sociálne zariadenia.

V roku 2004 dosiahla spoločnosť tržby 386 823 tis. Sk.

Veľkosť podniku: 10-19, druh vlastníctva: vlastníctvo územnej samosprávy.

7.2.5 Charakteristika vybraného priemyselného subjektu (Plastika, a.s. Nitra)

Chemický závod Plastika, n.p. bol v 80. rokoch minulého storočia do istej miery synonymom zmien priemyslu v Nitre počas obdobia socializmu a jeho hlavným reprezentantom. Okrem samotnej veľkosti závodu a jeho významu v hospodárstve Slovenska k tomu svojou mierou prispela aj skutočnosť, že Plastika bola sponzorom viacerých športových oddielov v Nitre a objavovala sa aj v názvoch týchto oddielov, napr. aj v najsledovanejšom a najväčšom športovom klube Nitra, vo futbalovom klube. Túto „športovú funkciu“ plnili v období socializmu aj ďalšie priemyselné závody na Slovensku, napr. aj Chemické závody Juraja Dimitrova, Slovnaft v Bratislave, Trnavské automobilové závody v Trnave, Východoslovenské strojárne v Košiciach a iné.

V priemysle Slovenska nastal po roku 1989 celý rad zmien v kontexte vyššie uvádzaných spoločenských zmien v štáte. Na tomto mieste je možné poukázať na zmeny v troch základných charakteristikách závodu Plastika, na zmeny vlastníckych pomerov (i), zmeny počtu zamestnancov (ii) a zmeny vo výrobnom zameraní, vrátane organizácie výroby (iii). Jedným z mála väčších podnikov v Nitre, ktorý sa úspešne vysporiadal so zmenami po roku 1989 bola práve Plastika, n.p., závod Nitra. Závod sa nachádza vo výrobnom zoskupení Dolné Krškany, ktoré je vlastne nástupcom bývalého južného priemyselného pásu. V čase vzniku v roku 1962 bol vlastne „priemyselným predmestím“

Nitry. Postupom času, vzhľadom na jeho priestorové rozširovanie a priestorový aditívny rozvoj mesta, sa stala táto časť súčasťou širšieho centra.

Ako sme uvádzali, po významných spoločenských zmenách po roku 1989, vrátane politických a ekonomických zmien, došlo následne aj k rýchlej zmene vlastníckych vzťahov väčšiny priemyselných podnikov na území mesta. Jedným z podnikov, ktorý zasiahla zmena vo vlastníckych vzťahoch, možno povedať, že v pozitívnom smere, bola Plastika. Od roku 1991 sa Plastika stala štátnou akciovou spoločnosťou so 100 % účasťou štátu na základe rozhodnutia vlády. V roku 1992 ešte v rámci Československa, sa v rámci prvej vlny kupónovej privatizácie, štátna akciová spoločnosť transformovala na súkromnú domácu akciovú spoločnosť, v ktorej akcionármi sa stali slovenské právnické a fyzické osoby. Ako bolo uvedené v kapitole 7.2.3, od roku 1997 sa štruktúra vlastníkov menila. V roku 2008 Plastika nemala žiadneho zahraničného investora. Tým bola výnimočná, že aj napriek tomu si v zásade udržiavala svoje postavenie na domácich i zahraničných trhoch.

Jedným zo sprievodných znakov transformácie hospodárstva, a najmä transformácie priemyslu po roku 1989, bolo znižovanie počtu pracovníkov v jednotlivých závodoch, keďže udržať ekonomicky efektívnu prevádzku podniku s počtom pracovníkov z obdobia socializmu, ktorý bol vtedy umelo udržiavaný, nebolo možné, v kontexte udržania sa podniku na trhu. Ako môžeme vidieť z tab. 7.5 pokles pracovníkov v Plastike bol pozvoľný a pravidelný, s výnimkou dvoch rokov, roku 1991, keď sa oproti predchádzajúcemu roku znížil počet pracovníkov o 498, čo bolo viac menej očakávané, a roku 2000, keď sa počet pracovníkov oproti predchádzajúcemu roku znížil presne o 300. V roku 2008, tesne pred vypuknutím hospodárskej krízy pracovalo v podniku už len 476 pracovníkov, čo je v porovnaní s rokom 1990, kedy v podniku pracovalo 1939 zamestnancov, výrazný pokles. Počet pracovníkov sa za toto obdobie znížil na 25 % pôvodnej hodnoty.

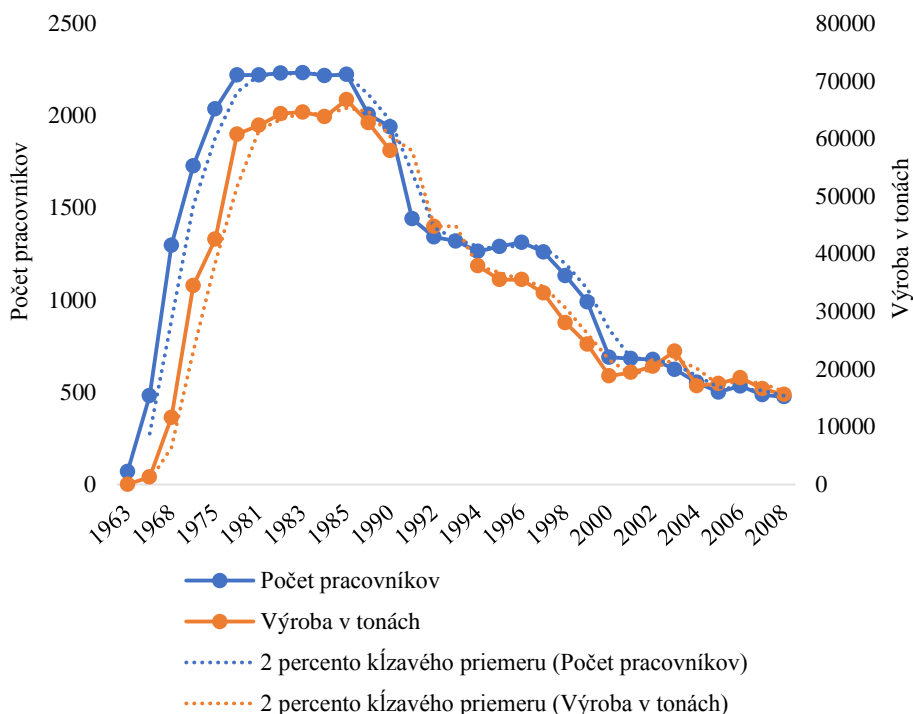
Tabuľka 7.5 Vývoj počtu pracovníkov a výroby v Plastike, a.s. Nitra v rokoch 1963-2008

<i>Rok</i>	<i>Počet pracovníkov</i>	<i>Výroba v tonách</i>	<i>Rok</i>	<i>Počet pracovníkov</i>	<i>Výroba v tonách</i>
1963	70	42	1994	1 264	37 934
1965	482	1 278	1995	1 291	35 557
1968	1 298	11 631	1996	1 313	35 557
1970	1 727	34 507	1997	1 261	33 210
1975	2 036	42 572	1998	1 133	28 075
1980	2 220	60 798	1999	990	24 352
1981	2 221	62 329	2000	690	18 841
1982	2 231	64 359	2001	682	19 453
1983	2 233	64 643	2002	678	20 506
1984	2 218	63 820	2003	624	23 144
1985	2 224	66 771	2004	554	17 138
1989	2 008	62 803	2005	501	17 501
1990	1 939	57 933	2006	534	18 521
1991	1 441	x	2007	486	16 604
1992	1 342	44 798	2008	476	15 622
1993	1 320	x			

Zdroj: Löfflerová (2009)

Prudký pokles počtu zamestnancov v prvých rokoch spoločenskej transformácie bol typický prakticky pre všetky veľké priemyselné podniky v Nitre. Zopakujeme to, počet

zamestnancov Plastiky sa znížil z maximálneho počtu 2 230 v roku 1985, na 1 291 v roku 1995; Elitexu, Nitrianskych strojární, za to isté obdobie z 2 086 na 415, pričom ešte v roku 1990 mal Elitex 1 931 zamestnancov; v závode ACZ – Ferenit bol v uvedenom období pokles zo 656 na 270 zamestnancov, v roku 1990 mal závod ešte 735 zamestnancov; počet zamestnancov odevného závodu Pleta – Luna sa za uvedených desať rokov znížil z 1 119 na 550; závodu Inštala VD zo 485 na 184; závodu Bioveta – Mevak zo 491 na 288; závodu Zsl. mäsový priemysel, závod Nitra – BELLO zo 661 na 189 a pod.



Graf 7.1 Vývoj počtu pracovníkov a výroby v Plastike a.s. Nitra v rokoch (1963-1990-2008)

Zdroj: Draxler (1986), Csudaiová (2007), *Plastika, a.s. Nitra – písomná informácia*

Počas hodnotených 18 rokov (1990-2008) sa v Plastike významne zmenil aj objem výroby v tonách a aj samotná štruktúra výroby. Objem výroby klesol z takmer 60 000 ton na 15 622, teda aj výroba v roku 2008 predstavovala len zhruba štvrtinu objemu výroby v roku 1990 (tab. 7.4, graf 7.1). Výrazne sa tiež zmenila štruktúra výroby a rozdelila sa do týchto základných skupín: potrubné systémy (kanalizačné potrubné systémy, tlakové potrubné systémy, odpadový a odvetrávací potrubný systém pre vnútornú kanalizáciu), strešný program, penový polystyrén a polypropylén, obalové materiály z LDPE (technické, zmrašťovacie a obalové fólie, tašky a vrecia) a vstrekovacie výrobky (vedrá, prepravky a technické výstrekky z plastov). Jednotlivé výrobky sa využívajú hlavne v potravinárstve a poľnohospodárstve (fólie a penové materiály), v automobilovom priemysle vstrekovacie materiály (výlisky a penové materiály), v stavebníctve (využitie penových materiálov v izolácií), ale aj v iných odvetviach.

Na základe zmeny výrobného programu sa upravila aj vnútorná štruktúra podniku a výroba sa rozdelila do 4 základných divízií: prevádzka rúry, prevádzka vstrekané výrobky, prevádzka EPS a prevádzka fólie. Výrobné zameranie týchto divízií bolo nasledovné:

Divízia „Rúry“ – výroba potrubných systémov PVC, PE, PP, ktoré sú využívané pre rozvody pitnej vody, plynu, dažďových a odpadových vôd, ochranu elektrických a telekomunikačných káblov.

Divízia „Fólie“ – fólie a obaly z PE, hlavne obalové fólie, technické fólie pre stavebníctvo, zakrývanie parenísk, silážne a poľnohospodárske fólie.

Divízia „EPS“ – výrobky z expandovaného (penového) polystyrénu, izolačné dosky všetkých typov, obaly a tvarovky na balenie a prepravu výrobkov.

Divízia „Vstrekované výrobky“ – výrobky pre potrubné systémy, stavebníctvo, bielu techniku a automobilový priemysel.

Podiely jednotlivých divízií na hodnote výroby v rokoch 2006-2008 ukazuje tab. 7.6.

Tabuľka 7.6 Štruktúra výroby v Plastike a.s. podľa divízií v rokoch 2006-2008 (v % hodnoty výroby)

Štruktúra výroby	2006	2007	2008
Prevádzka "rúr"	40,8	39,4	43,7
Prevádzka "vstrekovacie výrobky"	20,5	26,8	17,6
Prevádzka "EPS"	15,0	15,4	16,0
Prevádzka "fólie"	23,7	18,4	22,7
<i>Spolu</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

Zdroj: Plastika, a.s. Nitra (2009) – písomná informácia

Štruktúra predaja sa taktiež po roku 1989 pomerne dynamicky menila. Z priloženej tabuľky 7.7 vidíme, že pre podnik nebolo ľahké udržať výrobu na úrovni predchádzajúcich rokov.

Tabuľka 7.7 Štruktúra predaja v Plastike a.s. v rokoch 2006-2008 (v tis. Sk/podiel v %)

Štruktúra predaja	2006	2007	2008
Predaj na Slovensku	670 089 / 49,9	618 745 / 51,0	607 542 / 54,6
Export do ČR	260 887 / 19,4	207 301 / 17,1	190 049 / 17,1
Ostatný export	413 018 / 30,7	386 108 / 31,9	315 330 / 28,3
<i>Spolu</i>	<i>1 343 994 / 100,0</i>	<i>1 212 154 / 100,0</i>	<i>1 112 921 / 100,0</i>

Zdroj: Plastika, a.s. Nitra (2009) - písomná informácia

Kým do roku 1989 nebol problém s vývozom výrobkov najmä v rámci krajín RVHP, po zmene ekonomického systému na trhovú ekonomiku, bol pochopiteľne problém udržať objem výroby, a ešte väčším problémom bolo nájsť si nové trhy na vývoz produkcie. Podiel exportu na celkovom predaji výroby mierne klesá, predaj na Slovensku predstavoval v roku 2008 už 54,6 % celkovej hodnoty výroby a aj v rámci najväčších zahraničných odberateľov dochádza k miernemu poklesu. Najvýznamnejšími zahraničnými odberateľmi výrobkov podniku boli v polovici prvého desaťročia 21. storočia Česká republika a Maďarsko, za ktorými nasledovali Holandsko, Nemecko a Rakúsko. V priloženej tabuľke sú konkrétne údaje za obdobie 2006 až 2008. Hlavnými exportnými výrobkami boli v tom období rúry pre rôzne druhy potrubných systémov, fólie a obaly.

Celkovo mala výroba rok po roku mierne klesajúcu tendenciu. Otvorenosť ekonomiky, resp. trhovú ekonomiku, veľká konkurencia na medzinárodných trhoch, prístup zahraničných výrobcov na náš trh, zvyšujúce sa náklady na vstupné suroviny, ale

aj náklady na ekologizáciu výroby, prevádzkovanie čističky odpadových vôd, dodržiavanie prísnych medzinárodných noriem (zavedenie certifikátu kvality v roku 1995 ISO 9001 a jeho potvrdenie v rokoch 1998, 2002, 2008 na re-certifikovaný, a taktiež získanie medzinárodného certifikátu environmentálneho manažérstva ISO 14001), to všetko sa odzrkadľuje na cene výrobkov a problémoch ich umiestňovania na domácich a zahraničných trhoch. So zhodnocovaním odpadových plastov sa firma začala zaoberať v roku 2004. Prvý projekt s vlastnou investíciou za 15,7 milióna Sk s dotáciou 4,8 milióna Sk z Recyklačného fondu bol zameraný na modernizáciu a doplnenie technologického zariadenia existujúcej recyklačnej prevádzky o pracie zariadenie so sušičkou a plastifikačnou jednotkou. V roku 2007 Plastika nakúpila a späťne spracovala vyše 1 000 ton druhotných surovín.

V roku 1998 založila Plastika prvú dcérsku spoločnosť DAN Slovakia, s.r.o. so sídlom v Nitre, k nej v tom istom roku pribudla Plastika-Machinery, s.r.o. taktiež so sídlom v Nitre, ktorá zabezpečuje servis a dodávku strojov a zariadení, zabezpečuje opravy, úpravy a rekonštrukciu nástrojov a zariadení. Ďalšie dcérske spoločnosti, v rámci expanzie produkcie spoločnosti, vznikli v zahraničí, v Českej republike Plastika Bohémia, s.r.o. so sídlom v Kolíne, v Maďarsku Plastika Hungária Kft. so sídlom v Budapešti a v Chorvátsku Plastika d.o.o. so sídlom v Záhrebe.

7.3 Priemyselné parky

Jednou z viacerých možností ako podporovať ekonomický rozvoj v štáte, predovšetkým rozvoj priemyslu, rozširovaním možnosti vzniku pracovných miest v priemysle a súčasne takto znižovať veľmi nepríjemný sociálny fenomén nezamestnanosť, sa javilo krátko po začiatku spoločenskej transformácie u nás zakladanie a rozširovanie priemyselných parkov.

7.3.1 Legislatívne predpoklady vzniku priemyselných parkov

Legislatívna podpora vzniku a rozvoja priemyselných parkov sa objavila až po nástupe prvej Dzurindovej vlády v roku 1998. Veľmi dôležitým pre vznik priemyselných parkov bol zákon č. 191/2001 Z.z. o podpore na zriadenie priemyselných parkov v SR, ktorý definoval a určoval podmienky podpory a zriaďovania priemyselných parkov. Veľkú podporu pre priemyselné parky znamenal taktiež neskôr prijatý zákon č. 193/2002 Z.z. o dotáciách na zriadenie priemyselných parkov a doplnenie zákona NR SR č. 180/1995 Z.z. o niektorých opatreniach na usporiadanie vlastníctva k pozemkom. Podľa tohto zákona je „priemyselný park územie vymedzené územným plánom obce alebo územným plánom zóny, na ktorom sa vykonáva alebo má vykonávať priemyselná výroba alebo služby jedného podnikateľa alebo viacerých podnikateľov“. Takéto územie musí byť vybavené základnou technickou infraštruktúrou (voda, plyn, elektrická energia, telekomunikačné siete, kanalizácia a pod.), musí byť majetkovo vysporiadané a zbavené starej záťaže. Štát pre vytvorenie priemyselného parku môže poskytnúť až 70 % z investičných nákladov na zriadenie infraštruktúry. Osobitosťou zakladania a rozvíjania priemyselných parkov je skutočnosť, že veľký diel zodpovednosti a iniciatívy preberajú územné samosprávy, kraj a mesto, teda tí, ktorých sa park najviac týka (Mišúnová, Mišún, 2009).

Regionálny ekonóm Tvrdoň (2006) definoval priemyselný park ako „funkčne a geograficky vymedzený celok so špeciálne vybudovanou cestnou, energetickou a ostatnou infraštruktúrou zameranou na podnikateľské aktivity. Na území priemyselného parku sa sústreďuje priemyselná činnosť, preto sa priemyselný park chápe ako ucelený

súbor výrobných aktivít, technologických aktivít a služieb v jednej lokalite“. Priemyselný park predstavuje podľa citovaného autora zvláštnu hospodársku zónu, ktorá by mala výrazne prispievať k ekonomickému rozvoju regiónu. Jednými z prvých priemyselných parkov ktoré vznikli na Slovensku boli priemyselné parky Vráble, Devínska Nová Ves a Lozorno. Budovanie priemyselných parkov bolo dôležitou súčasťou rozvoja regiónov, miest i vidieckych obcí. V súčasnosti je prakticky v každom väčšom meste buď už vybudovaná takáto lokalita, alebo je vytypované územie, ktoré by bolo vhodné pre takéto určenie.

Samozrejme, kým sa investor rozhodne prísť do priemyselného parku vyberá si na základe viacerých kritérií. Podľa Rievajovej a kol. (1997), ktorí zhodnotili niekoľko priemyselných parkov v zahraničí, sú to v makroregionálnom pohľade hlavne stabilný politický rámec štátu, zdravá makroekonomická politika štátu, právny a inštitucionálny rámec pre súkromné podnikanie, zdravý finančný a bankový sektor, fungujúci podporný systém pre podnikanie a spoľahlivá technická a dopravná infraštruktúra. Pochopiteľne, okrem uvedených kritérií sú pre investora dosť podstatné aj dostatok a kvalita pracovnej sily, cena práce, daňové a odvodové zaťaženie, ale aj prijatie niektorých zákonov, ktoré môžu ovplyvniť príchod investorov.

Jedným z nich bolo na Slovensku napríklad prijatie zákona č. 565/2001 Z.z o investičných stimuloch. Od roku 2006 boli investičné stimuly poskytované v súlade so schémami štátnej pomoci na podporu regionálneho rozvoja. Od 1.1.2008 Ministerstvo hospodárstva SR poskytuje investičnú pomoc investorom na základe zákona č. 561/2007 Z.z. o investičnej pomoci a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Na základe tohto zákona bolo v rámci Nitrianskeho kraja schválených od roku 2001 do konca roku 2007 až 16 žiadostí o poskytnutie štátnej pomoci. Štátna pomoc môže byť poskytnutá jednak investorom vo forme priamej finančnej dotácie na obstaranie dlhodobého investičného majetku alebo nepriamou formou pomoci, t.j. formou daňových zliav, priamej finančnej pomoci na novovytvorené pracovné miesta, príspevkov na rekvalifikáciu, prevodu majetku, a taktiež obciam formou dotácie. Investičné stimuly sa stávajú dôležitým nástrojom, ktoré môžu ovplyvniť výšku i štruktúru zahraničných investícií a môžu investorovi ušetriť až 50 % danej investície (Mišúnová, Mišún, 2009).

Takisto treba podotknúť, že investor musí pozorne zvažovať prijatie investičných stimulov, pretože následne musí plniť dohody, ktoré z toho vyplývajú. Jedná sa napríklad o vytvorenie dohodnutého počtu pracovných miest, čo je vždy pre firmu možné podnikateľské riziko, dodržanie podmienok prepúšťania zamestnancov, resp. zrušenie pracovných miest (povinnosť zachovať počet nových vytvorených pracovných miest najmenej 5 rokov), dodržanie celkovej výšky investície, realizovanie investičného zámeru tak, že najmenej 50 % hodnoty oprávnených nárokov musí byť realizovaných z vlastných zdrojov a musí sa zachovať dlhodobý majetok, na ktorý bola poskytnutá investičná pomoc, a to vo výške čerpanej investičnej pomoci najmenej 5-tich daňových období.

V období 2001 až 2007 najviac využívanou formou pomoci bola finančná dotácia na obstaranie investičného majetku (51,5 %) a tiež to bola nepriama pomoc vo forme daňových úľav (36,6 %). Príspevky na rekvalifikáciu a vytvorenie nových pracovných miest, tvorili najmenšiu časť (11,7 %). Počas uvedených 7 rokov bolo na Slovensku schválených 84 žiadostí o poskytnutie investičných stimulov v celkovej hodnote 32,147 mld. Sk. V tejto súvislosti bolo vo forme finančnej dotácie príslušným obciam a mestám pridelené prostriedky vo výške 11,168 mld. Sk, ktoré súviseli s výstavbou verejnej infraštruktúry. Okrem štandardne očakávaných prínosov priemyselného parku, ktorými sú oživenie hospodárstva a podnikateľského prostredia a nárast pracovných príležitostí v regióne, upozorňujú Mišúnová, Mišún (2009) ešte aj na nasledovné dôležité prínosy priemyselného parku pre región:

- zvýšenie prílevu priamych zahraničných investícií,
- rastúca inovačná činnosť a zlepšenie podmienok pre znalostnú ekonomiku,
- nárast exportu v regionálnej i národnej mierke,
- všeobecný ekonomický rozvoj regiónu,
- synergické efekty v kontexte ekonomického, sociálneho a kultúrneho rozvoja regiónu,
- zlepšenie podmienok na ochranu životného prostredia a
- vytváranie úspor zo strany štátu.

Priemyselné parky sa môžu stať základom pre vytváranie klastrov v regiónoch. Klastre sú podľa Portera (1998) hnacou silou rozvoja ekonomiky na národnej, regionálnej i miestnej úrovni. Pre ich vznik je okrem iného potrebný dostatočný počet komplexne špecializovaných firiem a inštitúcií, ako sú vzdelávacie a výskumné inštitúcie, rôzne agentúry a obchodné asociácie a pod. Medzi členmi klastra dochádza ako k vzájomnej spolupráci, tak aj ku konkurencii. Porter (1998) rozlíšil dve dimenzie väzieb v rámci klastrov, a to horizontálne väzby, t.j. väzby medzi firmami, ktoré produkujú podobné výrobky alebo služby, a ktoré si preto v zásade konkurujú, a kooperačné väzby, t.j. väzby medzi firmami, ktoré sa navzájom dopĺňajú (napr. väzby medzi subdodávateľmi), ktoré nazýva vertikálne väzby. Intenzita a charakter väzieb v rámci klastra hrajú pritom dôležitú úlohu pre dynamiku jeho vývoja. Bázou rozvojového potenciálu klastrov sú teda intenzívne inter-firmné spojenia firiem z rôznych sektorov ekonomiky nielen z priemyslu, interaktívne učenie firiem v klastru, spolupráca na inovačných procesoch, ako aj silná inštitucionálna podpora. Konštruktívnu kritiku kreovania priemyselných parkov na Slovensku, v kontexte možností formovania reálnych klastrov predkladá práca Ženka a kol. (2014).

7.3.2 Priemyselný park Nitra-Sever

V roku 2003 bol mestom Nitra odsúhlasený územný plán, ktorý zahŕňal tiež prípravu územia pre realizáciu priemyselného parku v severozápadnej časti mesta. Poloha parku:

Geografická poloha: 48°18' s.g.š., 18°14' v.g.d.

Celková plánovaná rozloha parku: 220 ha

Nadmorská výška: 141 m n.m. +/- 1 m

Hladina podzemnej vody: 3,0 – 3,3 m

Oblasť priemyselného parku je bez záplav a zemetrasení.

Priemyselný park Nitra-Sever sa nachádza asi 2 km severozápadne od súvisle zastavanej časti mesta, resp. od jeho športovo-rekreačnej časti Nitra Sihot', v blízkosti pril'ahlej mestskej časti Nitra – Dražovce. Rozlohou aj počtom firiem je najvýznamnejším priemyselným parkom v Nitrianskom kraji. Zriaďovateľom parku bolo samotné mesto, priemyselný park vyrástol počas krátkeho obdobia na „zelenej lúke“, ako takmer všetky priemyselné parky na bonitnej poľnohospodárskej pôde, v tomto prípade na nive rieky Nitry.

Počiatky výstavby tohto „zeleného“ priemyselného parku siahajú do roku 2005, keď na tomto území začal výstavbu o rozlohe asi 8 ha americko-francúzsky investor Visteon Interiors Slovakia, s.r.o., so zameraním na produkciu elektronických automobilových komponentov. O niečo neskôr, ešte v tom istom roku tu začal výstavbu nemecký výrobca plastových čipových kariet Giesecke & Devrient Slovakia, s.r.o., na ploche s rozlohou približne 6,5 ha (firma však ukončila prevádzku k 30.6.2018 a od r. 2019 je v likvidácii). Tieto dve firmy boli nasledované v roku 2006 tromi spoločnosťami, nemeckým výrobcom kovových výrobkov a kovových prvkov pre automobily Ernst Keller Slovakia, s.r.o. (plocha záberu asi 2 ha), rakúskym výrobcom vysokonapäťových káblov ICS Industrial Cables Slovakia, s.r.o. (4,5 ha) a japonským výrobcom spotrebnej elektroniky Sony Slovakia, s.r.o. (45 ha). Spoločnosť Sony Slovakia, po vstupe taiwanského kapitálu, od

roku 2010 vystupuje pod obchodným menom Foxconn Slovakia, s.r.o., keď bola odkúpená spoločnosťou Hon Hai Foxconn Technology Group (bližšie kap. 8.3). V roku 2007 umiestnila svoju prevádzku na toto územie islandská spoločnosť Marel Slovakia, s.r.o., zameraná na výrobu a opravu strojov pre potravinársky priemysel (4 ha), japonský výrobca plastových výrobkov Ryoka Global Europe, s.r.o. (10 ha) a francúzsky STEEP PLAST Slovakia, s.r.o. s výrobou, montážou a opravou výrobkov z plastov a plastových komponentov pre automobilový priemysel (5 ha). Od roku 2008 využíva priestory priemyselného parku aj kórejský prenajímateľ nehnuteľností Daidong Slovakia, s.r.o. (7 ha), britský výrobca obalov z plastov a vlnitej lepenky DS Smith Slovakia, s.r.o., nemecký výrobca okenných a dverových kovaní GU Slovensko, s.r.o. (5 ha), španielsky výrobca kovových skeletov pre LCD televízory Farguell Nitra, s.r.o. (1,5 ha), japonský výrobca plastových dielov pre televízory Dia Moulding Slovakia, s.r.o. (3,5 ha), nemecký poskytovateľ kuriérnych služieb Direct Parcel Distribution SK, s.r.o., čerpacia stanica Real-K, s.r.o., ako aj slovenský výrobca papierových obrúskov HoReCup, a.s. (3 ha) (Midler, 2018).

Na konci roku 2008 boli v priemyselnom parku Nitra – Sever etablované, zoradené podľa odvetvia priemyslu, tieto firmy:

Chemický priemysel

Visteon Slovakia, s.r.o. (36 566 098) táto firma tu pôsobila do roku 2008. Od roku 2009 s novým názvom VISTEON Interiors Slovakia, IČO: 36 864 162

Producent automobilových komponentov, výroba výrobkov z plastu

Rozloha: 8 ha, výstavba 2005/2006, začiatok výroby: 2006

Počet zamestnancov plánovaný: 400-500; v r. 2009: 250-499

Giesecke+Devrient Mobile Security Slovakia, s.r.o., IČO: 35 947 705

Výrobca plastových čipových kariet, výroba a odbyt plastových kariet

Rozloha: 4,5 ha, výstavba: 11/205-7/2006, začiatok výroby: 2006

Počet zamestnancov plánovaný: 200-300, v r. 2009: 250-499

Meiki Slovakia, s.r.o. (Japonsko), IČO: 36 809 179

Výroba plastových výliskov pre elektronický priemysel, výroba ostatných plastových výrobkov

Výstavba: 8/2008, rozloha: 3 ha, začiatok výroby: 2008

Počet zamestnancov plánovaný: 50, v r. 2009: 50-99

Ryoka Global Europa, s.r.o. (Japonsko), IČO: 36 722 715

Subdodávateľ pre firmu SONY s.r.o, výroba a predaj plastových častí elektronických a elektrických výrobkov

Rozloha: 10 ha, Výstavba: 6/2007-2/2008, začiatok výroby: 2008

Počet zamestnancov v r. 2009: 50-99

Steep Plast Slovakia, s.r.o., Lužianky, IČO: 35 915 820

Výroba, montáž a opravy výrobkov z plastov

Rozloha 5 ha, výstavba: 6/2007, začiatok výroby: 2008

Počet zamestnancov plánovaný: 60-80, v r. 2009: 5-9

Promens Nitra, s.r.o., IČO: 36 538 663

Plastové diely pre automobilový priemysel

Rozloha: 5 ha, výstavba: 5/2008, začiatok výroby 2008

Počet zamestnancov plánovaný: 140, v r. 2009: 50-99

Strojársky priemysel

Ernst Keller Slovakia, s.r.o., IČO: 36 553 387

Firma zaoberajúca sa strojárskou výrobou, montáž príslušenstva motorových vozidiel
Rozloha: 4,5 ha, výstavba: 8/2006-12/2006, začiatok výroby: 2007
Počet zamestnancov plánovaný: 60-100, v r. 2009: 00-149

Marel Food System, s.r.o. (predtým Carnitech/Marel, s.r.o.), IČO: 35 951 371
Výroba a oprava strojov pre potravinársky priemysel, najmä na spracovanie mäsa a rýb. Rozloha: 4 ha, výstavba: 3/2007, začiatok výroby: 2008.
Počet zamestnancov plánovaný 250-300, v r. 2009: 100-149.

GU Slovensko, s.r.o., Lužianky, IČO: 35 793708
Výrobca okenných a dverových kovaní, výroba kovania pre výplne stavebných strojov, dokončovacie práce hotových kovových výrobkov
Rozloha: 5 ha, výstavba: 3/2008-, začiatok výroby: 2009
Počet zamestnancov plánovaný: 300, v r. 2009: 25-49

Farguell Nitra, s.r.o. (Španielsko), IČO: 36 770 302
Výrobca kovových skeletov pre LCD televízory
Rozloha: 1,2 ha, výstavba: 3/2008 -
Počet zamestnancov plánované: 50-150, v r. 2009: 3-4

Elektrotechnický priemysel

ICS Industrial Cables Slovakia, s.r.o., IČO: 35 970 910
Výroba vysokonapäťových káblov, výroba elektronických a elektrických drôtov a káblov
Rozloha: 6 ha, výstavba: 7/2006 – 12/2006, začiatok výroby: 2007
Počet zamestnancov (plánovaný): 90-100, v súčasnosti podľa veľkosti organizácie: 50-99

Sony Slovakia, s.r.o., IČO: 35 683 724
Výroba a opravy výrobkov spotrebnej elektroniky, výroba, montáž a opravy výrobkov a zariadení spotrebnej elektroniky, výroby LCD televízorov
Rozloha: 45 h, výstavba: 12/2006 – 9/2007, začiatok výroby: 2007
Počet zamestnancov plánovaný: 3 000-3 500, v r. 2009: 2 000-2 999



Obrázok 7.2 Spoločnosť Sony Slovakia v priemyselnom parku Nitra-Sever (2008)
Zdroj: Magazine (2010)

Daidong Slovakia, s.r.o. (Južná Kórea), IČO: 36 824 925

Výrobca elektronických komponentov pre firmu Sony.

Rozloha: 7 ha, výstavba: 3/2008, začiatok výroby: 2008.

Počet zamestnancov plánovaný: 80-100, v r. 2009:10-19.

Počet firiem v priemyselnom parku, ako aj vlastnícke pomery už v parku etablovaných firiem, sa od spomínaného roku 2005 pomerne dynamicky menili. Ako uvádza vo svojej práci Midler (2018), v rámci terénneho prieskumu v roku 2017 bolo na území priemyselného parku lokalizovaných 20 komerčných subjektov. Z pôvodných subjektov sa zachovali Giesecke+Devrient Slovakia, s.r.o., Ernst Keller Slovakia, s.r.o., ICS Industrial Cables Slovakia, s.r.o., Foxconn Slovakia, s.r.o., Marel Slovakia, s.r.o., Steep Plast Slovakia, s.r.o., DS Smith Slovakia, s.r.o., GU Slovensko, s.r.o., Farguell Nitra, s.r.o., Direct Parcel Distribution SK s.r.o., Real – K, s.r.o. a HoReCup, a.s., Direct Parcel Distribution SK s.r.o. a Real – K, s.r.o. Spoločnosť Visteon Interiors Slovakia si svoju prevádzku na území priemyselného parku zachovala, no od roku 2014 vystupuje pod obchodným názvom Reydel Automotive Slovakia, s.r.o. Podobný proces ovplyvnil aj Dia Moulding Slovakia, s.r.o., ktorá od roku 2016 ako dcérska spoločnosť firmy Mitsubishi Plastics, Inc. vystupuje pod obchodným názvom Quadrant Plastic Composites Slovakia, s.r.o.

Novými firmami v priemyselnom parku sú Alas Slovakia, s.r.o., prevádzka betonárne; Jaspastik-SK, s.r.o., so zameraním na lisovanie a lakovanie plastov a výrobu polystyrénu; Venda Stav, s.r.o., orientovaná na uskutočňovanie stavieb a ich zmien, vykonávanie pomocných stavebných prác, dopravu a výkopové práce; firma DHL Supply Chain Slovakia – Sony Nitra, ako logistické centrum Sony; ale aj Promen Nitra, s.r.o., vyrábajúci plastové diely pre automobilový priemysel. Územie priemyselného parku využíva pre svoje aktivity aj spoločnosť Nitra Invest, s.r.o., poskytujúca architektonické činnosti, ktorá je zároveň aj developerom priemyselného parku (Midler, 2018).

V súčasnosti sa na tomto území, západne od priemyselného parku Nitra-Sever, pod označením Nitra-Sever II, dokončila výstavba rozsiahleho výrobného komplexu pre automobilku Jaguar Land Rover. Po dokončení výstavby tohto komplexu v roku 2019 sa plocha zabraná priemyselným parkom a automobilkou rozrástla z pôvodných v roku 2001 plánovaných 224 ha, na 734,2 ha. Priestory priemyselného parku a priestory areálu automobilky Jaguar Land Rover zasahujú do mestských častí Nitra-Mlýnárce (73,7 ha), Nitra-Dražovce (229,6 ha) a Nitra-Zobor (55,1 ha), ako aj do katastrov vidieckych obcí Čakajovce (78,3 ha), Lužianky (265,4 ha) a Zbehy (32,1 ha).

V blízkosti parku sa nachádza štvorprúdová rýchlostná cesta (časť severného obchvatu Nitry), a cesta prvej triedy Nitra – Topoľčany, ktorá sa dotýka priemyselného parku. Priemyselný park a automobilka sú dnes už napojené na regionálnu cestnú sieť vlastnými miestnymi cestnými komunikáciami. V blízkosti parku sa nachádza letisko pre malé lietadlá Nitra – Janíkovce, ktoré je vzdialené 8 km. Železničné spojenie je zabezpečené prepojením parku na železničnú trať Nové Zámky – Nitra – Lužianky – Leopoldov. Medzi prednosti priemyselného parku patrí vysoký potenciál pre rozsiahlu priemyslú produkciu, výborné dopravné prepojenie na veľkú dopravnú infraštruktúru západného Slovenska, dobre rozvinutá technická infraštruktúra, dostupná početná a kvalifikovaná pracovná sila, priaznivé spoločenské podmienky pre pracovníkov firiem parku, možnosť získania štátnej a regionálnej investičnej podpory, možnosť jednoduchého investovania na zelenej lúke, t.j. vybudovanie úplne novej výrobnéj kapacity od základov s prítomnou kompletnou infraštruktúrou, malá nadmorská výška a rovinatá plocha priemyselného parku.

Príchod automobilky Jaguar Land Rover sa stal lákadlom pre nových investorov. V tesnej blízkosti závodu automobilky, na jej východnom okraji je už naplánovaná výstavba priemyselného parku „Prologis Park Nitra“ (obr. 8.1). Jeho účelom je vybudovanie troch hál slúžiacich pre logistiku a ľahkú výrobu v priemyselnej zóne. Výstavba tohto parku je naplánovaná na obdobie rokov 2017 až 2021, pričom na rozlohe 9,5 ha nájde miesto 6 až 12 spoločností.

8 Súčasný stav priemyslu v Nitre – význam a postavenie v rámci Slovenska

Význam priemyslu v meste Nitra je možné hodnotiť v regionálnom kontexte postavením priemyslu Nitrianskeho kraja a okresu v rámci Slovenska, a aj ekonomickou silou kraja. Pokiaľ by sme na toto hodnotenie použili ukazovateľ hrubého domáceho produktu na jedného obyvateľa (HDP), môžeme konštatovať, že HDP má v Nitrianskom kraji rastúci trend v posledných rokoch, tak ako aj v ostatných krajoch Slovenska. Od polovice 90. rokov minulého storočia vzrástol viac ako trikrát, na úroveň 19 992 Eur v roku 2017 (v parite kúpnej sily; PKS). V porovnaní s priemerným HDP na Slovensku, je však HDP Nitrianskeho kraja na jedného obyvateľa takmer o 2 900 Eur PKS nižšia (tab. 8.1). Zároveň aj tempo jeho rastu bolo nižšie ako priemerne na Slovensku. Pokiaľ neberieme do úvahy Bratislavský kraj, hodnota priemerného HDP na jedného obyvateľa Slovenska dosahuje 18 941 Eur PKS. V takom prípade hore uvedené HDP na obyvateľa v Nitrianskom kraji mierne prekračuje priemernú úroveň ostatných siedmych krajov, a je po Trnavskom kraji (24 829 Eur PKS) druhé najvyššie.

Tabuľka 8.1 Hodnotenie ekonomickej úrovne krajov Slovenska za rok 2017

<i>Kraje Slovenska</i>	<i>HDP na jedného obyvateľa (Eur v parite kúpnej sily)</i>	<i>Intenzita zamestnanosti v priemysle (počet zamestnaných v priemysle na 100 obyvateľov)</i>
Bratislavský kraj	53 779	13,66
Trnavský kraj	24 829	11,56
Trenčiansky kraj	18 946	15,26
<i>Nitriansky kraj</i>	<i>19 992</i>	<i>9,60</i>
Žilinský kraj	19 510	10,41
Banskobystrický kraj	16 863	8,03
Prešovský kraj	13 682	7,23
Košický kraj	19 010	7,38
<i>Priemer Slovenska</i>	<i>22 860</i>	<i>10,39</i>

Vysvetlivky: HDP – hrubý domáci produkt

Zdroj: ŠÚ SR (2019)

Pokiaľ by sme sa zamerali na hodnotenie významu priemyslu v krajoch Slovenska, tak pri porovnávaní *zamestnanosti v priemysle*, patrí Nitriansky kraj medzi kraje s priemernou úrovňou počtu zamestnaných v priemysle (67 931 osôb v roku 2017), a nasleduje za Trenčianskym, Bratislavským a Žilinským krajom. Pri prepočítaní *intenzity priemyselnej zamestnanosti*, hodnotou 13,5 zamestnaných v priemysle na 100 obyvateľov, Nitriansky kraj dosahuje opäť druhú najvyššiu úroveň, hneď za Trnavským krajom (14,7). Pokiaľ však ide o relevantnejšie ukazovatele hodnotenia priemyslu, tu už Nitriansky kraj výrazne zaostáva. Napríklad, vyššie uvádzaný relatívne vyšší počet zamestnaných v priemysle v Nitrianskom kraji, sa podieľa na nižšej *priemernej mzde* v priemysle. Všeobecne platí, že priemerná mzda v priemysle sa očakávané znižuje v zásade smerom od západu na východ Slovenska. Avšak v prípade Nitrianskeho kraja (910 Eur v roku 2017) je táto tendencia narušená, a priemerná mzda je v tomto kraji tretia najnižšia po Prešovskom kraji (771 Eur), a je len približne na úrovni predposledného Banskobystrického kraja (902 Eur). Zaostáva tak výrazne nielen v porovnaní s Bratislavským krajom, o viac ako 500 Eur, ale o viac ako 100 eur aj za priemernou mzdou v priemysle na Slovensku (1 042),

a tiež za štvoricou krajov Trnavským (1 075), Žilinským (1 030), Košickým (1 026) a Trenčianskym (1 023). Obdobne, podpriemernú úroveň dosahuje Nitriansky kraj aj pri hodnotení *výšky tržieb v priemysle* na 1 obyvateľa (11,7 tis. Eur), kde dosahuje výrazne podpriemernú úroveň aj pri porovnávaní krajov bez Bratislavského (45,2 tis. Eur). Identické málo priaznivé hodnotenie ako pri tržbách, platí pre Nitriansky kraj pri produktivite práce v priemysle.

Jednoznačne pozitívnejšie výsledky priemyslu sú zaznamenané za región Nitry pri jeho hodnotení na úrovni okresu. V porovnaní s ostatnými okresmi Slovenska, okres Nitra vykazuje najvyšší počet priemyselných závodov (101 v roku 2017 – hodnotené štatisticky presnejšou, tzv. závodovou metódou). Až za okresom Nitra nasledujú ďalšie, okres Prešov (97), Žilina (96), Bratislava II (91), Trenčín (83), Trnava (75) a ďalšie. Aj pri sledovaní relatívneho počtu priemyselných závodov, t.j. ich prepočítaní na 10 km², dosahuje okres Nitra (1,23 závodu na 10 km²), podobne ako okres Trenčín (1,23), Nové Mesto n/V. (1,21), Žilina (1,18), jedno z najlepších hodnotení spomedzi slovenských okresov (neberúc so úvahy mestské okresy Bratislavy a Košíc a iné „trpasličie okresy“ Slovenska). Okres Nitra dosiahol v roku 2017 taktiež siedmy najvyšší objem hrubého obratu priemyselnej výroby spomedzi všetkých 79 okresov, na úrovni 2,6 mld. Eur. Z mimomestských okresov Slovenska (nehľadiac na mestské okresy Bratislava II, Bratislava IV, Košice II, ktoré sú často sídlami firiem, ktoré majú výrobné prevádzky v iných regiónoch), vykázali vyššie objemy už len okresy Žilina (9,1 mld), Trnava (4,5) a Galanta (3,1). Veľmi podobné priaznivé výsledky dosahuje okres Nitra aj z pohľadu ukazovateľa pridanej hodnoty priemyselnej výroby (388,7 mil. Eur v r. 2017), v ktorom je okres Nitra okrem troch vyššie menovaných predstihnutý už len okresom Púchov (595,1 mil. Eur).

Uvedené výsledky potvrdzujú, že samotné mesto Nitra patrí medzi významné priemyselné centrá Slovenska. Zároveň, že široké zázemie mesta relativizuje postavenie Nitry v rámci slovenského priemyslu. Územno-správne vyčlenený Nitriansky samosprávny kraj, predovšetkým jeho južná a juhovýchodná časť, nedosahuje v rozvoji priemyslu priemernú úroveň Slovenska a podpisujú sa pod málo priaznivé hodnotenia priemyslu nitrianskeho regiónu.

8.1 Priemyselné podniky a priemyselná zamestnanosť v meste

Vývoj priemyselnej výroby v meste Nitra zaznamenáva štatisticky za posledných osem rokov stagnáciu počtu právnických subjektov podnikajúcich v priemysle a zároveň aj pokles, resp. stabilizáciu počtu zamestnancov v týchto firmách v priemysle (Tab. 8.2 a 8.3). Keď by sme nebrali do úvahy drobné priemyselné podniky, ktorých fluktuácia v ekonomickom prostredí je pomerne veľká, došlo k miernemu nárastu počtu priemyselných podnikov nad 20 zamestnancov za rok 2018 v porovnaní s rokom 2010. Mierne sa zvýšil aj počet najmenších podnikov, ktoré zamestnávajú do desať zamestnancov. Počet veľkých podnikov nad 100 zamestnancov sa udržiava približnej na tej istej úrovni (Tab. 8.2). Je však potrebné podotknúť, že uvedenú štatistiku počtu priemyselných podnikov za roky 2010-2018 nie je možné porovnávať s podobnými údajmi za rok 2006 (kap. 7.2.2) vzhľadom na to, že nevychádzajú z rovnakých zdrojových databáz Štatistického úradu (ŠÚ SR), ktoré sú spracované „presnejšou“ závodovou metódou, alebo „všeobecnejšie“ za tzv. organizačné jednotky (organizačná štatistika). Z metodologických dôvodov ŠÚ SR neposkytuje v súčasnosti všetky údaje spracované závodovou metódou za obce, mestá (len do úrovne okresov a krajov). Napriek

tomu, prezentované údaje v tab. 8.2 a tab. 8.3 poskytujú istý objektívny pohľad na vývoj počtu a veľkosti priemyselných subjektov v meste Nitra.

Tabuľka 8.2 Vývoj veľkostnej štruktúry priemyselných podnikov v meste Nitra 2010-2018

Počet priemyselných podnikov	rok														
	2010					2015					2018				
veľkostná kategória podniku s počtom zamestnancov (zam.)	B	C	D	E	spolu	B	C	D	E	spolu	B	C	D	E	spolu
nezistený počet zam.	-	385	-	6	391	2	345	2	8	357	1	393	2	11	407
0 - 9 zam.	2	446	2	15	465	1	525	3	18	547	1	525	7	16	549
10 - 19 zam.	-	48	3	1	52	-	31	1	1	33	-	35	1	1	37
20 - 24 zam.	-	2	-	-	2	-	9	-	-	9	-	11	-	-	11
25 - 49 zam.	-	22	-	-	22	-	21	-	-	21	-	20	2	-	22
50 - 99 zam.	-	12	-	2	14	-	5	1	1	7	-	10	-	1	11
100 - 149 zam.	-	8	-	-	8	-	3	1	-	4	-	6	-	-	6
150 - 199 zam.	-	3	-	-	3	-	3	-	-	3	-	-	-	-	-
200 - 249 zam.	-	1	-	-	1	-	5	-	-	5	-	4	-	-	4
250 - 499 zam.	-	3	-	-	3	-	4	-	-	4	-	5	-	-	5
500 - 999 zam.	-	1	-	-	1	-	3	-	-	3	-	1	-	-	1
1000 - 1999 zam.	-	1	-	1	2	-	-	-	1	1	-	1	-	1	2
2000 - 2999 zam.	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>Celkový súčet</i>	2	933	5	25	965	3	954	8	29	994	2	1011	12	30	1055

Zdroj: ŠÚ SR (2019)

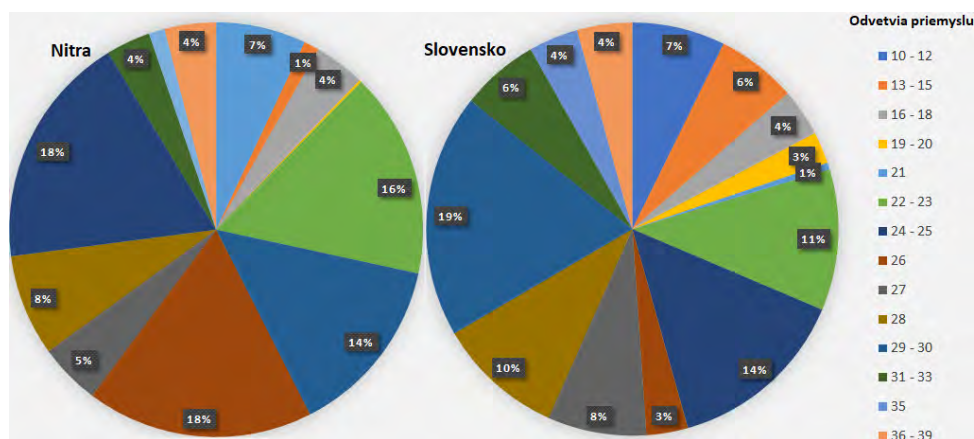
Ku koncu roku 2018 malo v meste Nitra sídlo približne 150 priemyselných podnikov s viac ako 5 zamestnancami. Počtom prevažnú väčšinu z nich, až dve tretiny, tvorili malé podniky do 20 zamestnancov. Najväčším podnikom v Nitre bola spoločnosť Foxconn Slovakia, ktorá k 31.12.2018 zamestnávala 1 440 pracovníkov. Z hľadiska odvetvového zamerania najviac firiem uvádzalo ako hlavnú podnikateľskú činnosť kovospracujúcu výrobu (18 %), ďalej plastovú a gumárenskú (15 %), potravinársku (12,5 %) a elektrotechnickú výrobu (8,5 %).

Na príklade Nitry môžeme sledovať, ako je stále aj v priemysle potransformačného obdobia fluktuácia podnikov pomerne značná. A nedotýka sa len najmenších, ale aj väčších firiem. K zmenám nedochádza len zmenami vlastnickej štruktúry, ktorá sa odráža následne aj v histórii zmien názvov firiem (i), ale aj rozširovaním (ii) a ukončením výroby či úplnou likvidáciou firiem (iii). Prvú skupinu v Nitre reprezentuje napríklad bývalá firma Visteon Slovakia – dnes SMRC Automotive, alebo Sony – Foxconn, Carnitech-Marel Slovakia, Kalegra – Gestamp Nitra, Dia Moulding – Quadrant Plastic, a pod. Do skupiny podnikov, ktoré sa rozrástli od svojho začatia prevádzky v Nitre, patria napríklad Farguell založený v roku 2008, Steep Plast založený v roku 2005, Jaspastik-SK v roku 2016. Väčšiu skupinu predstavujú podniky tretej skupiny, ktoré napriek rozbehutej prevádzke zanikli, resp. sú v likvidácii. V Nitre medzi zrušené firmy patria napr. Giesecke+Devrient Mobile Security Slovakia, s.r.o., ktorá patrila do veľkostnej kategórie 200-300 zamestnancov, Ryoka Global Europa, s.r.o., Meiki Slovakia, s.r.o., Promens Nitra, s.r.o. všetky pôvodne s 50-99 zamestnancami, Daidong Slovakia, s.r.o. a podobne.

Odvetvová štruktúra priemyslu mesta Nitra bola hodnotená v porovnaní s odvetvovou štruktúrou Slovenska na základe zamestnanosti. Pestrosť zastúpenia odvetví priemyslu v Nitre, t.j. miera diverzifikácie priemyslu mesta, je nižšia ako slovenský priemer (graf 8.1). V prípade Nitry, odvetvová štruktúra vychádzala z prepočítaných hodnôt počtu zamestnaných v priemysle len na základe tzv. miestnych jednotiek. To znamená, že do počtu zamestnaných v Nitre bola započítaná za podniky nad 100 pracovníkov aj

spoločnosť Jaguar Land Rover, ktorá v štatistikách ŠÚ SR nie je evidovaná v meste Nitra vzhľadom na to, že oficiálne sídlo podnik uvádza v Bratislave. Ďalej tiež firmy GU Slovensko, Steep Plast Slovakia, ktoré majú ako sídlo uvedenú obec Lužianky, Jaspastik-SK s oficiálnym sídlom v Matúškove (okres Galanta), HoReCup zase v Žiline. Na druhej strane, pri podnikoch, ktoré majú sídlo spoločnosti v Nitre, avšak odštepne závody aj mimo mesta, bol odpočítaný počet zamestnancov a odhadnutý ich počet viazaný len v meste Nitra (týka sa to dvoch firiem – Západoslovenská vodárenská spoločnosť, a.s. a Penam Slovakia, a.s. – bližšie v tab. 8.5).

Odvetvová štruktúra priemyslu Nitry, obdobne ako to bolo aj v prípade odvetvovej štruktúry priemyslu mesta podľa počtu právnických subjektov (tab. 8.2), charakterizuje dominancia štyroch priemyselných odvetví – elektronického, automobilového, plastového a kovospracujúceho priemyslu. Podiel na zamestnanosti každého z týchto štyroch odvetví je takmer pätinový, pohybuje sa medzi 14-18 % (graf 8.1). Ako podružne vystupujú tri priemyselné odvetvia – strojárka, potravinárska a elektrotechnická produkcia. Ich podiel na zamestnanosti v priemysle mesta je však rádovo nižší, na úrovni medzi 5-8 %.



Vysvetlivky: Odvetvová štruktúra priemyslu podľa počtu zamestnaných v priemysle, za mesto Nitra ku koncu roku 2018, za Slovensko priemerný evidenčný počet za rok 2017. Za mesto Nitra sú prepočítané počty zamestnaných za miestne jednotky priemyslu.

Odvetvia priemyslu: 10-12 Potravinársky a tabakový, 13-15 Textilný, odevný a kožiarsky, 16-18 Drevospracujúci a papierenský, 19-20 Chemický, 21 Farmaceutický, 22-23 Gumársky a plastový, 24-25 Kovospracujúci, 26 Elektronický, 27 Elektrotechnický, 28 Strojársky, 29-30 Automobilový, 31-33 Oprava strojov, prístrojov a iná výroba, 35 Dodávka elektriny, plynu, 36-39 Dodávka vody a odpadové hospodárstvo

Graf 8.1 Odvetvová štruktúra priemyslu Nitry a Slovenska

Zdroj: ŠÚ SR (2019), ŠR SR (2019), Sabo (2019), spracované autormi

Takmer 1 800 osôb pracuje v Nitre v podnikoch odvetvia elektronického priemyslu (graf 8.1), ktorý je reprezentovaný hlavne podnikom Foxconn a SIIX EMS SK. Spolu s odvetvím elektrotechnického priemyslu (podnik SEC a ďalšie) je podiel týchto odvetví na zamestnanosti v priemysle Nitry takmer štvrtinový, 23 %. V porovnaní s odvetvovou štruktúrou priemyslu priemerne za celé Slovensko (11 % zamestnaných spolu v odvetviach elektroniky, elektrotechniky), možno v prípade Nitry hovoriť o jej výraznej špecializácii na výrobu elektronických a elektrotechnických produktov. Približne rovnaký podiel zamestnaných osôb v automobilovom priemysle ako priemerne v rámci celého Slovenska, môžeme pozorovať v roku 2018 aj v Nitre, už aj vďaka rozbehutej výrobe

v Jaguar Land Rover (18 % vs. 19 %). Prípadným rozširovaním automobilky v Nitre sa význam tohto odvetia v priemysle mesta môže ešte navýšiť a prekonať tak aj priemerné relatívne zastúpenie automobilovej výroby na slovenskom priemysle, ktoré bolo v roku 2017 na úrovni spomínaných 19 %. Automobilový priemysel spolu so strojárskym viazal v Nitre v roku 2018 viac ako štvrtinu zamestnaných v priemysle mesta vôbec (26 %).

Tabuľka 8.3 Vývoj odvetvovej štruktúry priemyselných podnikov v meste Nitra 2010-2018

Počet zamestnancov v priemyselných podnikoch	rok					
	2010		2015		2018	
	abs.	v %	abs.	v %	abs.	v %
<i>odvetvie priemyslu</i>						
B - Ťažba a dobývanie	0	0,0	7	0,1	0	0,0
10 - Výroba potravín	1 259	10,1	1 084	11,1	1 198	12,2
11 - Výroba nápojov	94	0,8	55	0,6	88	0,9
13 - Výroba textílu	103	0,8	58	0,6	90	0,9
14 - Výroba odevov	46	0,4	48	0,5	27	0,3
15 - Výroba kože a kožených výrobkov	33	0,3	1	0,0	1	0,0
16 - Spracovanie dreva a výroba výrobkov z dreva a korku okrem nábytku	203	1,6	183	1,9	208	2,1
17 - Výroba papiera a papierových výrobkov	13	0,1	17	0,2	6	0,1
18 - Tlač a reprodukcia záznamových médií	124	1,0	72	0,7	81	0,8
19 - Výroba koksu a rafinovaných ropných produktov	0	0,0	0	0,0	0	0,0
20 - Výroba chemikálií a chemických produktov	9	0,1	6	0,1	18	0,2
21 - Výroba základných farmaceutických výrobkov a prípravkov	102	0,8	0	0,0	0	0,0
22 - Výroba výrobkov z gumy a plastu	1 880	15,1	1 585	16,2	1 526	15,5
23 - Výroba ostatných nekovových minerálnych výrobkov	146	1,2	28	0,3	40	0,4
24 - Výroba a spracovanie kovov	50	0,4	44	0,4	47	0,5
25 - Výroba kovových konštrukcií okrem strojov a zariadení	826	6,7	949	9,7	972	9,9
26 - Výroba počítačových, elektronických a optických výrobkov	2 794	22,5	1 131	11,6	1 691	17,2
27 - Výroba elektrických zariadení	330	2,7	353	3,6	477	4,9
28 - Výroba strojov a zariadení i. n.	301	2,4	611	6,2	788	8,0
29 - Výroba motorových vozidiel, návesov a prívesov	1 806	14,6	1 302	13,3	385	3,9
30 - Výroba ostatných dopravných prostriedkov	32	0,3	35	0,4	38	0,4
31 - Výroba nábytku	163	1,3	26	0,3	34	0,3
32 - Iná výroba	26	0,2	71	0,7	66	0,7
33 - Oprava a inštalácia strojov a prístrojov	304	2,4	260	2,7	245	2,5
D - Dodávka elektriny, plynu, pary a studeného vzduchu	53	0,4	177	1,8	124	1,3
E - Dodávka vody; čistenie a odvod odpadových vôd, odpady a služby	1 714	13,8	1 688	17,2	1 670	17,0
<i>Celkový súčet</i>	<i>12 411</i>	<i>100,0</i>	<i>9 791</i>	<i>100,0</i>	<i>9 820</i>	<i>100,0</i>

Zdroj: ŠÚ SR (2019)

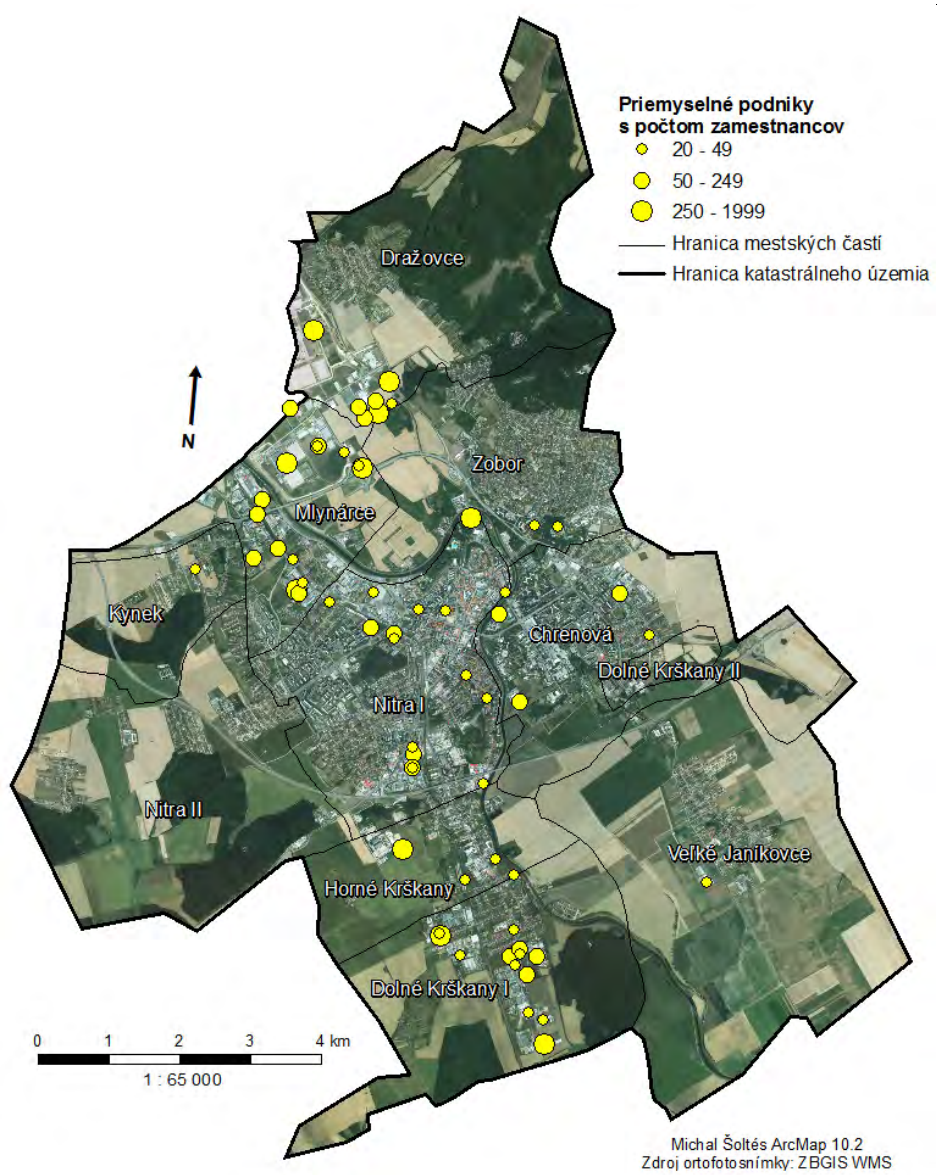
Plastový priemysel v Nitre úzko nadväzuje na výrobu automobilov. Jeho podiel na zamestnanosti v priemysle mesta je významnejší ako priemerne na Slovensku (16 % vs. 11 %). Dnes ho v Nitre reprezentujú, okrem viacerých menších podnikov s počtom do sto zamestnancov (tab. 8.4), predovšetkým väčšie firmy, dve zahraničné, DS Smith SK a SMRC Automotive, a firma Jasplastik-SK, slovenská dcérska spoločnosť maďarskej

firmy, ktorá má okrem závodu v Nitre aj závod v Galante. Podnik Plastika, a.s. Nitra sa už k progresívnym spoločnostiam, so zameraním na výrobu plastov pre automobilový priemysel, nedá zaradiť. Čo sa týka kovospracujúceho priemyslu, ten je štvrtým najvýznamnejším odvetvím mesta z hľadiska zamestnanosti. Zastúpený je tromi zahraničnými firmami nad sto pracovníkov – GU Slovensko, Ribe SK a Clamason SK (tab. 8.5). Celkovo tak v Nitre, široko ponímaná strojárka výroba (vrátane automobilovej), spolu s elektrotechnickou (vrátane elektronickej) a výroba plastov a kovo-spracujúca výroba zamestnávajú $\frac{3}{4}$ pracovníkov priemyslu mesta.

V priestorovej štruktúre priemyslu Nitry nenastali výrazné zmeny za posledné roky. Priemyselné subjekty sú lokalizované v hlavných priemyselných zónach mesta, vidíme ich stále severozápadnej a južnej časti mesta, pozdĺž ulíc Novozámocká a Štúrova, ale v súvislosti s rozvojom priemyslu v meste (kap. 7.2, 7.3), výrazná koncentrácia väčších priemyselných firiem sa sformovala v priemyselnom parku Nitra-Sever (obr. 8.2, tab. 8.4). V súvislosti s výstavbou a spustením prevádzky automobilového závodu Jaguar Land Rover, ako aj so zakladaním jeho nových dodávateľských firiem a výstavbou nových výrobných hál developera ProLogis v areáli Priemyselného parku Nitra-Sever II (obr. 8.1), sa práve táto oblasť v severozápadnej časti katastra mesta Nitry, s čiastočným presahom do katastra vidieckej obce Lužianky, stáva dominantnou „zónou“ priemyslu v Nitre, čo sa samozrejme prejavuje na dopravnej a technickej infraštruktúre mesta (obr. 8.1).



Obrázok 8.1 Areál Prologis Park Nitra v susedstve automobilky Jaguar Land Rover
Zdroj: Midler (2018)



Obrázok 8.2 Priestorová lokalizácia priemyselných podnikov Nitra nad 20 zamestnancov
Zdroj: ŠÚ SR (2019), RÚZ (2019), FOAF (2019)

Tabuľka 8.4 Priemyselné podniky nad 20 zamestnancov v meste Nitra v roku 2018

<i>Priemyselný podnik - názov</i>	<i>Priemyselné odvetvie</i>	<i>Počet zamestnancov</i>	<i>Druh vlastníctva</i>	<i>Adresa v Nitre</i>
Foxconn Slovakia, s. r. o.	Elektronický	1 000-1999	zahr.	Dolné Hony
Jaguar Land Rover Slovakia, s. r. o.	Automobilový	1 000-1999	zahr.	Dolné Hony II
GU Slovensko, s. r. o.	Kovospracujúci	250-499	zahr.	Dolné Hony 24
DS Smith Slovakia, s. r. o.	Plastový a gum.	250-499	zahr.	Dolné Hony 21
SMRC Automotive Solutions Slovakia, s. r. o.	Plastový a gum.	250-499	zahr.	Dolné Hony
SIIX EMS Slovakia, s. r. o.	Elektronický	250-499	medz.	Kmeťova
Muehlbauer Technologies, s. r. o.	Strojársky	250-499	medz.	Novozámocká
Jasplastik-SK, s. r. o.	Plastový a gum.	250-499	medz.	Dolné Hony 23
Marel Slovakia, s. r. o.	Strojársky	250-499	medz.	Dolné Hony
SEC, s. r. o.	Elektrotechnický	200-249	súkr.	Mariánska dolina
RIBE Slovakia, k. s.	Kovospracujúci	200-249	zahr.	Sikárska
Služba Nitra, s. r. o.	Automobilový	200-249	súkr.	Pražská
AgroTami, a. s.	Potravinársky	200-249	súkr.	Cabajská
Gestamp Nitra, s. r. o.	Automobilový	200-249	súkr.	Dolné Hony II
VST Verbandschalungstechnik, s. r. o.	Drevospracujúci	100-149	medz.	Novozámocká
Clamason Slovakia, s. r. o.	Kovospracujúci	100-149	medz.	Rastislavova
Ernst Keller Slovakia, s. r. o.	Automobilový	100-149	medz.	Dolné hony
Plastika, a. s.	Plastový a gum.	100-149	súkr.	Novozámocká
Faiveley Plasturgie Slovakia, s. r. o.	Plastový a gum.	100-149	medz.	Rastislavova 2
Giesecke+Devrient Mobile Security SK, s. r. o.	Plastový a gum.	100-149	medz.	Dolné Hony 727
HoReCup, a. s.	Papierenský	50-99	súkr.	Dolné Hony 13
Pharmagal, s. r. o.	Farmaceutický	50-99	súkr.	Murgašova
VÚSAPL, a. s.	Plastový a gum.	50-99	medz.	Novozámocká
BOVI - RENA, s. r. o.	Plastový a gum.	50-99	zahr.	Pražská
Compex Nitra, s. r. o.	Kovospracujúci	50-99	súkr.	Fraňa Mojtu
Farm Choice, s. r. o.	Kovospracujúci	50-99	súkr.	Wilsonovo nábrežie
FARGUELL NITRA, s. r. o.	Kovospracujúci	50-99	medz.	Dolné Hony
MOTIVE, s. r. o.	Kovospracujúci	50-99	súkr.	Levická
ICS Industrial Cables Slovakia, s. r. o.	Elektrotechnický	50-99	medz.	Dolné Hony
KLIMAK, s. r. o.	Oprava strojov	50-99	súkr.	Štúrova
Agromont Nitra, s. r. o.	Oprava strojov	50-99	súkr.	Novozámocká 786
Nitrianske komunálne služby, s. r. o.	Dodávka V	50-99	samospráv.	Nábřežie mládeže
ADIVIT, s. r. o.	Potravinársky	25-49	súkr.	Murgašova
VÍNO NITRA, s. r. o.	Potravinársky	25-49	súkr.	Dolnozoborská
MERTEX, s. r. o.	Textilný	25-49	súkr.	Pražská
PLASTEX, s. r. o.	Polygrafický	25-49	zahr.	Priemyselná
PHARMAGAL - BIO, s. r. o.	Farmaceutický	25-49	súkr.	Murgašova
POLYSACK ICT, s. r. o.	Plastový a gum.	25-49	súkr.	Štúrova
SLOVIZOL, s. r. o.	Plastový a gum.	25-49	súkr.	Jelenecká

Quadrant Plastic Composites Slovakia, s.r.o.	Plastový a gum.	25-49	mez.	Na Pasienkoch
3PACK PLASTICS, s.r.o.	Plastový a gum.	25-49	súkr.	Dolné Hony 435
Hörle Wire, s.r.o.	Kovospracujúci	25-49	mez.	Dvorčianska 59
NIKOV, s. r.o.	Kovospracujúci	25-49	súkr.	Biovetská
UDENCO, s.r.o.	Elektronický	25-49	mez.	Novozámocká
Van Doren Engineers Slovakia, s.r.o.	Elektrotechnický	25-49	mez.	Novozámocká
FCS Fiber-Components-Slovakia, s.r.o.	Elektrotechnický	25-49	mez.	Dolné Hony
FORMICA, s.r.o.	Elektrotechnický	25-49	súkr.	Spojovacia
Kufferath, s.r.o.	Elektrotechnický	25-49	zahr.	Knappova 872
AQUAFLOT, s.r.o.	Strojársky	25-49	súkr.	Sikárska
VÚMZ Slovakia, s.r.o.	Strojársky	25-49	zahr.	Párovská
Steep Plast Slovakia, s.r.o	Automobilový	25-49	zahr.	Dolné Hony 26
UNIKOV NITRA, s.r.o.	Automobilový	25-49	súkr.	Lehotská
KLIMA TREND, s.r.o.	Oprava strojov	25-49	súkr.	Štúrova
Nitrianska teplárenská spoločnosť, a.s.	Dodávka E, P	25-49	samospráv.	Janka Kráľa
ENERGO-Slovakia, a.s.	Dodávka E, P	25-49	samospráv.	Novozámocká
MIVA, s.r.o.	Potravinársky	20-24	súkr.	Kmeľkova
REFKA, s.r.o.	Potravinársky	20-24	súkr.	Kasalova
ALFARENT, s.r.o.	Potravinársky	20-24	súkr.	Biovetská
NITRAWEX, s.r.o.	Plastový a gum.	20-24	súkr.	Novozámocká
L.M.J. Salamander, s.r.o.	Plastový a gum.	20-24	súkr.	Pražská 840
CEMIP, s.r.o.	Kovospracujúci	20-24	mez.	Dvorčianska
ESTCOOL, s.r.o.	Strojársky	20-24	mez.	Novozámocká
MODPACK, s.r.o.	Strojársky	20-24	súkr.	Rybárska
AEROPRO, s.r.o.	Automobilový	20-24	súkr.	Dlhá
ALBIXON Slovakia, s.r.o.	Oprava strojov	20-24	mez.	Novozámocká
HELVYK ELEVATORS, s.r.o.	Strojársky	20-24	súkr.	Levická
Západoslovenská vodárenská spoločnosť, a.s.	Dodávka V	1 000-1999	samospráv.	Nábřež. za hydrocentrálou
PENAM Slovakia, a.s.	Potravinársky	500-1000	mez.	Štúrova 74

Vysvetlivky: Špecifikácia priemyselného odvetvia podľa SK NACE: Potravinársky (10-11), Textilný a odevný (13-14), Drevospracujúci (16), Papierenský (17), Polygrafický (18), Farmaceutický (21), Plastový a gumársky (22), Kovospracujúci (24, 25), Elektronický (26), Strojársky (28), Automobilový (29, 30), Oprava strojov, prístrojov a iná výroba (32, 33); Dodávka E, P = elektriny, plynu (35), Dodávka V = vody (36-39). Špecifikácia druhu vlastníctva: súkr. = súkromné tuzemské, samospráv. = územnej samosprávy, mez. = s medzinárodnou účasťou, zahr. = zahraničné vlastníctvo

Zdroj: ŠŤ SR (2019), FOAF (2019)

Z uvedených priemyselných podnikov v meste Nitra, má dvadsať nad 100 zamestnancov (tab. 8.5). Podieľajú sa tak z viac ako troch štvrtín na celkovej zamestnanosti v priemysle mesta. Absolútna väčšina podnikov bola súkromná (okrem Západoslovenskej vodárenskej spoločnosti, ktorá patrí do vlastníctva miest a obcí západného Slovenska). Spomínaná Západoslovenská vodárenská spoločnosť ako aj firma Penam Slovakia patria medzi príklady firiem, ktoré majú síce oficiálne sídlo v Nitre, avšak svoje prevádzky, odšepné závody, štatisticky označované ako tzv. miestne priemyselné jednotky, majú lokalizované aj mimo sídla spoločnosti. Počet ich zamestnancov v meste Nitra je len odhadovaný.

Tri štvrtiny zo všetkých dvadsiatich najväčších podnikov v meste mali minimálne čiastočne zahraničné vlastníctvo. Jedenásť z nich má výhradne zahraničných vlastníkov, t.j. uvádza 100% zahraničné vlastníctvo. Zahraničný kapitál v najväčších podnikoch Nitry je pomerne pestrý, zastúpených je 12 krajín (tab. 8.5). Len pätina priemyselných firiem nad 100 zamestnancov má slovenských, tuzemských vlastníkov. Necelými 20 % sa tieto najväčšie slovenské priemyselné podniky v Nitre podieľajú aj na zamestnanosti. Najvýznamnejším priemyselným podnikom v Nitre, v roku 2018, s 1 440 zamestnancami a tržbami viac ako 1 mld. Eur, bola spoločnosť Foxconn Slovakia, predtým Sony Slovakia. Patrí pod elektronický priemysel, vyrába spotrebnú elektroniku, predovšetkým televízory. Okrem Foxconnu do elektronického priemyslu patrí firma SIIX EMS Slovakia, tiež so zahraničným kapitálom, z Japonska. SIIX EMS v roku 2018 zamestnávala priemerne 330 pracovníkov. Zameraná je na výrobu elektronických dosiek a iných elektronických komponentov.

Tabuľka 8.5 Najväčšie priemyselné podniky v meste Nitra v roku 2018

Priemyselný podnik - názov	Priemyselné odvetvie	Druh vlastníctva	Počet zamestnancov*	Podiel v %
Foxconn SK, s.r.o.	Elektronický	zahr._TAI	1 440	19,9
Jaguar Land Rover Slovakia, s.r.o.	Automobilový	zahr._VB,IN	1 400	19,4
GU Slovensko, s.r.o.	Kovospracujúci	zahr._NEM	385	5,3
DS Smith Slovakia, s.r.o.	Plastový a gum.	medz._LUX	352	4,9
SMRC Automotive Solutions SK, s.r.o.	Plastový a gum.	medz._USA	350	4,8
SIIX EMS SK, s.r.o.	Elektronický	zahr._JAP	325	4,5
Muehlbauer Technologies, s.r.o.	Strojársky	zahr._NEM	305	4,2
Jasplastik-SK, s.r.o.	Plastový a gum.	Zahr._MAĎ	300	4,2
Marel SK, s.r.o.	Strojársky	zahr._HOL	300	4,2
SEC, s. r.o.	Elektrotechnický	súkr.	279	3,9
RIBE Slovakia, k.s.	Kovospracujúci	zahr._NEM	260	3,6
Služba Nitra, s.r.o.	Automobilový	súkr.	250	3,5
Agro Tamí, a.s.	Potravinársky	súkr.	235	3,3
Gestamp Nitra, s.r.o.	Automobilový	zahr._ŠPA	229	3,2
VST Verbundschalungstechnik, s.r.o.	Drevospracujúci	zahr._RAK	156	2,2
Clamason Slovakia, s.r.o.	Kovospracujúci	zahr._VB	130	1,8
Ernst Keller Slovakia, s.r.o.	Automobilový	zahr._NEM	114	1,6
Plastika, a.s.	Plastový a gum.	súkr.	108	1,5
Západoslovenská vodár. spol., a.s.	Dodávka vody	samospráv.	300	4,2
Penam SK, a.s.	Potravinársky	zahr._ČR	200	2,8
<i>Podniky nad 100 zam. spolu</i>			7 226	100,0

Vysvetlivky: * k 31.12.2018 alebo priemerný evidenčný počet zamestnancov

SK - Slovakia, TAI - Taiwan, VB - Veľká Británia, IN - India, LUX - Luxembursko, JAP - Japonsko, NEM - Nemecko, ŠPA - Španielsko, RAK - Rakúsko, FRA - Francúzsko, ČR -

Česko; Špecifikácia druhu vlastníctva: súkr. = súkromné tuzemské, samospráv. = územnej samosprávy, medz. = s medzinárodnou účasťou, zahr. = zahraničné vlastníctvo

Zdroj: ŠÚ SR (2019), RÚZ (2019), FOAF (2019)

Elektrotechnický priemysel je medzi najvýznamnejšími podnikmi Nitry zastúpený firmou SEC, s.r.o. Je príkladom slovenského podniku, ktorý vznikol v nových ekonomických podmienkach po politických zmenách na prelome 80. a 90. rokov 20. storočia. Firma bola založená „na zelenej lúke“ v roku 1991 slovenským vlastníkom. Ide o tuzemskú súkromnú spoločnosť, ktorá zaznamenáva neustály technický, technologický, ekonomický aj personálny rast. Produkcia firmy je zameraná na elektrické svietidlá, s čoraz

väčším podielom dopravných svetidiel. V SEC sú využívané špičkové výrobné technológie, ktoré zabezpečujú vysokú kvalitu výrobkov a ich svetelno-technických parametrov. V roku 2018 vo firme pracovalo priemerne 260 pracovníkov. Uvedené tri podniky elektronického a elektrotechnického priemyselného odvetvia, Foxconn, SIIX EMS a SEC, sa podieľajú takmer tretinou (2 025 pracovníkov) na zamestnanosti medzi najväčšími dvadsiatimi podnikmi v meste Nitra.

Počtom najväčšie zastúpenie spomedzi veľkých firiem v meste majú podniky výroby výrobkov z plastov (4 firmy – DS Smith Slovakia, SMRC Automotive Solution Slovakia, Jasplastik-Sk a Plastika) a automobilový priemysel (4 firmy – Jaguar Land Rover Slovakia, Služba Nitra, Gestamp Nitra a Ernst Keller Slovakia). Ako vidno už z názvov firiem, prevažujú medzi nimi zahraničné spoločnosti. Slovenské firmy zastupujú v týchto odvetviach len Plastika Nitra a Služba Nitra. Obe spoločnosti predstavujú príklad slovenských podnikov, ktoré vznikli v meste v období socialistickej industrializácie. Služba ako výrobné družstvo, Plastika ako postupne nosný priemyselný podnik v meste, ktorý v 80. rokoch 20. storočia zamestnával viac ako dve tisíc pracovníkov (tab. 7.4, graf 7.1). Obidve spoločnosti sa v trhových podmienkach po roku 1989 vyvíjali odlišne. Plastika strácala a stále stráca veľmi dramaticky ekonomickú pozíciu, na rozdiel od Služby, ktorá sa vyvíja ako progresívny producent s výrobou založenou na moderných automatických technológiách. Služba Nitra má dnes dvojnásobne vyšší počet zamestnancov (235), ako Plastika Nitra, ktorej počet zamestnancov poklesol zo 476 v roku 2008 len na 108 v roku 2018. Okrem uvedených, medzi najväčšie priemyselné firmy v Nitre patria po dve spoločnosti do potravinárskeho priemyslu (Agro Tami, Penam Slovakia), do strojárkeho priemyslu (Muehlbauer Technologies, Marel Slovakia) a kovospracujúceho priemyslu (Ribe Slovakia, Clamason Slovakia). Zastúpený je tiež drevospracujúci priemysel, rakúskou spoločnosťou VST Verbundschalungstechnik.

Prehľad 20 najvýznamnejších priemyselných podnikov v meste Nitra v roku 2018:

Foxconn Slovakia, s.r.o.

- kód priemyselnej činnosti: 26400 Výroba spotrebnej elektroniky

Vznik spoločnosti: 1996

Predmet činnosti: Výroba a predaj spotrebnej elektroniky – LDC a LED televízorov, herných konzol a výroba plošných spojov. Spoločnosť má sezónny charakter výroby.

Veľkosť podniku: k 31.12.2018 1 440 pracovníkov; tržby 1 199 463 tis. Eur

Forma vlastníctva: zahraničné (Taiwan)

Jaguar Land Rover Slovakia, s.r.o.

- kód priemyselnej činnosti: 29100 Výroba motorových vozidiel

Vznik spoločnosti: 2015 / október 2018 zahájenie výroby

Predmet činnosti: Prvé tri roky bola hlavnou činnosťou spoločnosti sprostredkovateľská činnosť v oblasti služieb. Výstavba výrobného závodu v Nitre bola dokončená koncom roku 2018, kedy začala montáž motorových vozidiel. Investícia dosiahla 1,4 miliardy Eur. Spoločnosť realizuje montáž modelu Discovery. Do konca roku 2019 má pribudnúť model Defender. Výlučným odberateľom motorových vozidiel je Jaguar Land Rover Limited, ktorý je najväčším automobilovým výrobcom vo Veľkej Británii. V roku 2018 predal Jaguar Land Rover v 128 krajinách sveta 592 708 vozidiel. Výrobu sústreďuje okrem Nitry v Spojenom kráľovstve a v závodoch v Číne, Brazílii, Indii a Rakúsku.

Veľkosť podniku: ku koncu roka 2018 približne 1 400 pracovníkov

Forma vlastníctva: zahraničné (Veľká Británia – India)

GU Slovensko, s.r.o.

- kód priemyselnej činnosti: 25720 Výroba zámkov a pántov

Vznik spoločnosti: 2000; patrí do skupiny podnikov Gretsche-Unitas GmbH so sídlom v nemeckom Ditzingene. Materská spoločnosť bola založená v r. 1907. V súčasnosti má závody v 35 krajinách Ameriky, Austrálie, Ázie a Európy. Na Slovensku má závod v priemyselnom parku Nitra-Sever s oficiálnym sídlom v obci Lužianky.

Predmet činnosti: Kovoobrábanie, výroba okennej a dverovej techniky, automatických dverových systémov a i.

Veľkosť podniku: 385 pracovníkov; tržby celkom 6 721 tis. Eur

Forma vlastníctva: zahraničné (Nemecko)

DS Smith Slovakia s.r.o.

- kód priemyselnej činnosti: 22290 Výroba ostatných plastových výrobkov

Vznik spoločnosti: 2006

Predmet činnosti: Výroba obalov a výrobkov z papiera, kartónu, plastov a netkaných látok, veľkoobchod, maloobchod.

Veľkosť podniku: 379 pracovníkov_k 30.4.2018 (priemerný 352); tržby celkom 36 280 tis. Eur

Forma vlastníctva: medzinárodné (Luxemburg)

SMRC Automotive Solutions Slovakia, s. r. o.

- kód priemyselnej činnosti: 22290 Výroba ostatných plastových výrobkov

Vznik spoločnosti: 2004 Visteon Slovakia / 2008 Visteon Interiors Slovakia / 2014 Reydel Automotive Slovakia / v júli 2018 nový vlastník Motherson Sumi Systems. zmena na súčasný názov

Predmet činnosti: Výroba plastových interiérových prvkov do automobilov, konkrétne hlavné zameranie nitrianskeho závodu je na výrobu dverových panelov, prístrojových dosiek, posuvných mechanizmov ai. pre automobilky PSA, GM, VW, Renault a od roku 2018 pre BMW/Toyota. Spoločnosť SMRC Automotive má zastúpenie v 15 krajinách Európy, Ázie a Južnej Ameriky.

Veľkosť podniku: priemerný počet pracovníkov 350; tržby celkom 63 864 tis. Eur

Forma vlastníctva: medzinárodné (USA)

SIIX EMS Slovakia, s.r.o.

- kód priemyselnej činnosti: 26110 Výroba elektronických komponentov

Vznik spoločnosti: 2001

Predmet činnosti: Výroba a služby v oblasti elektronickej výroby so špeciálnym zameraním na montáž dosiek plošných spojov a výroba a montáž všeobecných elektronických výrobkov a prístrojov.

Veľkosť podniku: k 31.12.2018 325 pracovníkov; tržby celkom 60 295 tis. Eur

Forma vlastníctva: zahraničné (Japonsko)

Muehlbauer Technologies, s.r.o.

- kód priemyselnej činnosti: 28960 Výroba strojov na výrobu plastov

Vznik spoločnosti: 2007 / od septembra 2018 Muehlbauer Automation, s.r.o. so zameraním na výskum a vývoj v oblasti prírodných, technických, spoločenských a humanitných vied

Predmet činnosti: Výroba súčastí do strojov a systémov na výrobu plastových výrobkov, výroba Smart Label, polovodičov, sledovacích systémov a presných súčastí. Firma má oddelenie vedy a výskumu (VV), v r. 2009 vyvinulo prvý vlastný produkt. V roku 2016 nitrianske oddelenie tvorby technickej dokumentácie získalo významné kompetencie zo sídla koncernu v Nemecku a stalo sa riadiacim centrom pre divíziu Automation. Vyvinulo vlastnú automatickú výrobnú linku, rozšírilo strategické aktivity v oblasti Industry Software a Industry 4.0, t.j. implementácie systémov zabezpečujúcich automatizáciu procesov strojárkej výroby a výroby presných dielov. V rokoch 2016-2017 sa rozbehlo zavedenie nových technológií. Posilnilo sa oddelenie VV aj personálne. Ku koncu roku 2017 malo oddelenie VV 67 pracovníkov, 21 % z celkového počtu zamestnancov. Tradičia firmy má 35 rokov, koncern má asi 3 tis. zamestnancov v 35 závodoch po svete.

Veľkosť podniku: priemerný prepočítaný počet 305 pracovníkov (2017); tržby celkom 33 328 tis. Eur

Forma vlastníctva: zahraničné (Nemecko)

Jasplastik-SK, s.r.o.

- kód priemyselnej činnosti: 22290 Výroba ostatných plastových výrobkov

Vznik spoločnosti: 2016 v Nitre; spoločnosť bola založená v roku 2001 so sídlom v Matúškove (okres Galanta) ako jediná slovenská dcéra maďarskej materskej spoločnosti Jasz-plastik Kft. Výrobný závod bol postavený v Galante, spočiatku pre odberateľov elektronického priemyslu, v roku 2007 bol rozšírený o výrobu pre automotive segment, v súčasnosti zamestnáva 750 pracovníkov. V roku 2016 bola spustená výroba v novom závode v Nitre. Spoločnosť je najväčším výrobcom plastových komponentov na Slovensku.

Predmet činnosti: Výroba výrobkov z plastov, plastových komponentov pre elektronický a automobilový priemysel, expandovaného polystyrénu pre stavebníctvo a obalový priemysel.

Veľkosť podniku: 300 pracovníkov; tržby za celú spoločnosť celkom 79 490 tis. Eur

Forma vlastníctva: medzinárodné (Slovensko-Maďarsko)

Marel Slovakia, s.r.o.

- kód priemyselnej činnosti: 28930 Výroba potravinárskych strojov

Vznik spoločnosti: 2005 Carnitech/Marel, s.r.o. / 2007 Marel Food System, s.r.o.

Predmet činnosti: Výroba, opravy a servis strojov a zariadení na spracovanie potravín a nápojov. Potravinárske stroje a komponenty sú na vysokej technickej a technologickej úrovni. Spoločnosť Marel začala výrobu v prenajatých priestoroch v objekte Plastika Nitra. V lete 2006 začala výstavbu nového výrobného závodu, ktorá bola ukončená vo februári 2008, kedy sa spoločnosť presťahovala a začala výrobu v nových výrobných priestoroch. Do ďalšieho obdobia predpokladá nárast výroby a predaja, ako i navýšenie počtu zamestnancov.

Veľkosť podniku: prepočítaný počet 279 pracovníkov; tržby celkom 33 328 tis. Eur

Forma vlastníctva: zahraničné (Holandsko)



Obrázok 8.3 Areál SEC, s. r.o. nachádzajúci sa na ul. Jakuba Hraška juhovýchodne od križovatky rýchlostnej cesty R1 Nitra-Juh (foto: SEC)

SEC, s. r. o.

- kód priemyselnej činnosti: 27400 Výroba elektrických svietidiel

Vznik spoločnosti: 1991, v súčasnosti má výrobný závod plochu 26 tis. m²

Predmet činnosti: Sortiment je tvorený dvomi skupinami výrobkov, núdzové svietidlá (20 %) a svietidlá a komponenty pre interiér železničných dopravných prostriedkov – metro, električky, vlaky, ako sú LED svietidlá, batožinové police, funkčné AL profily, AL stropné panely (80 %). Výrobky sú vyvíjané samotnou firmou SEC, ide o jej vlastné know-how, dizajnovane aj funkčne. Znamená to, že firma vyrába vlastné produkty s pridanou hodnotou. Najväčšími zákazníkmi podniku sú Siemens, Bombardier, Alstom, Stadler. Až 97 % produkcie je určenej na export, hlavne do krajín EÚ, Kanady a Austrálie.

Veľkosť podniku: počet pracovníkov v druhej polovici r. 2019 – 285 zamestnancov; za rok 2018 – priemerný prepočítaný počet 260 pracovníkov, tržby celkom 12 421 tis. Eur

Forma vlastníctva: súkromné tuzemské, t.j. 100% slovenská firma, ktorá nevznikla ani privatizáciou, ani pomocou zahraničnej investície.

Ribe Slovakia, k.s.

- kód priemyselnej činnosti: 25940 Výroba upínadiel

Vznik spoločnosti: 2000

Predmet činnosti: Výroba upínadiel, skrutiek, reťazí, pružín. Výroba kovov a kovových výrobkov, zámočníctvo, výroba náradia, kovoobrábanie, kovanie, lisovanie, rezanie a valcovanie kovov, výroba skrutiek. Galvanizácia kovov, tepelné a chemicko-tepelné spracovanie kovov, povrchové úpravy kovov. A montáž komponentov pre automobilový a elektronický priemysel. Spoločnosť je súčasťou skupiny BEDA Verwaltungs und Beteiligungs.

Veľkosť podniku: priemerný prepočítaný počet 250 pracovníkov (k 31.12.2018 264 pracovníkov); tržby celkom 17 184 tis. Eur

Forma vlastníctva: zahraničné (Nemecko)

Služba Nitra, s.r.o.

- kód priemyselnej činnosti: 29310 Výroba elektrických motorových prístrojov

Vznik spoločnosti: 1955 služby pre obyvateľstvo / 1970 rozvoj priemyselnej výroby /1987 výroba svietidiel a poistkového panelu pre Škoda Favorit / nová prevádzka závodu v Nitre –Mlynárcach

Predmet činnosti: Výroba poistkových boxov, centrálnej auto elektroniky, exteriérových, interiérových svietidiel, LED modulov pre automobilový priemysel. Pracoviská výroby sú plne klimatizované, využívajú nové automatické technológie. Napríklad v roku 2018 bola zavedená technológia hliníkového napaarovania plastov. Firma dodáva výrobky pre 42 odberateľov v rámci EÚ, dvoch na Slovensku a 13 z mimoeurópskych krajín. Má rozsiahlu sieť 72 dodávateľov zo Slovenska, 86 z EÚ a 9 z mimoeurópskych krajín.

Veľkosť podniku: k 31.12.2018 235 pracovníkov s vyváženou vekovou štruktúrou; tržby celkom 25 618 tis. Eur

Forma vlastníctva: súkromné tuzemské

Agro Tami, a.s.

- kód priemyselnej činnosti: 10510 Prevádzka mliekarní

Vznik spoločnosti: 2000

Predmet činnosti: Hlavným predmetom aktivít je úprava a spracovanie mlieka a výroba mliečnych výrobkov: široký sortiment smotán, tvarohov, jogurtov, smotanových dezertov, nátierky, jogurtové nápoje, rozšírené o novú výrobu mäkkých syrov s bielou plesňou typu camembert.

Veľkosť podniku: k 31.12.2018 229 pracovníkov, z toho 129 žien; tržby celkom 65 892 tis. Eur

Forma vlastníctva: súkromné tuzemské

Gestamp Nitra, s.r.o.

- kód priemyselnej činnosti: 29320 Výroba ostatných motorových dielov

Vznik spoločnosti: 2014

Predmet činnosti: Hlavným predmetom činnosti je výroba jednoduchých výrobkov z kovu a výroba dielov a príslušenstva pre motorové vozidlá a iné dopravné prostriedky. Výrobná prevádzka spoločnosti bola spustená v roku 2018. Hodnota investície bola viac ako 133 miliónov Eur. Obdobne ako Arcelor Mittal Gonvarri, Gestamp Nitra lisuje hliníkové plechy pre Jaguar Land

Rover (90 % produkcie závodu). Celková kapacita lisovania by mala dosiahnuť 50 tis. ton ročne. Vo firme by malo pracovať postupne podľa rôznych zdrojov 200-400 zamestnancov. Spoločnosť je súčasťou španielskej skupiny Gestamp Automoción, S.A. Bola založená pod názvom Kalegra, s.r.o. Sídlo má v Bratislave. Do spoločnosti Gestamp patrí aj španielska spoločnosť Gonvarri. Veľkosť podniku: k 31.12.2018 156 pracovníkov
Forma vlastníctva: zahraničné (Španielsko)

VST Verbundschalungstechnik, s.r.o.

- kód priemyselnej činnosti: 16 231 Výroba stavebnostolárska

Vznik spoločnosti: 2000

Predmet činnosti: Výroba stavebnostolárska a tesárska, výroba stavebných prvkov a debnenia

Veľkosť podniku: priemerný prepočítaný počet 130 pracovníkov, tržby 7 745 tis. Eur

Forma vlastníctva: zahraničné (Rakúsko)

Clamason Slovakia, s.r.o.

- kód priemyselnej činnosti: 25620 Výroba náradia, obrábanie

Vznik spoločnosti: 2005

Predmet činnosti: Obrábanie kovov, výroba náradia, montáž plastových a kovových výrobkov a i. Výroba spoločnosti sa špecializuje na lisovanie, zváranie, montáž a odmasťovanie dielov pre cieľové odvetvia automobilového, elektrotechnického, stavebného a medicínskeho priemyslu. Väčšina produkcie je určená pre automobilový priemysel. Spoločnosť v Nitre je súčasťou britskej firmy Clamason Industries Limited. Materská firma má dlhoročné skúsenosti v oblasti presného lisovania. Firma v Nitre zabezpečovala v prvých rokoch dodávky materskej spoločnosti, od roku 2009 rozvíja aktivity pre vlastných zákazníkov. Exportuje výrobky okrem Slovenska do Veľkej Británie, Česka, Maďarska, Nemecka, Ruska, Francúzska a Číny. Počet pracovníkov má mierne rastúci trend.

Veľkosť podniku: priemerný prepočítaný počet 114 pracovníkov (118 k 22.6.2018); tržby 12 944 tis. Eur

Forma vlastníctva: zahraničné (Veľká Británia)

Ernst Keller Slovakia, s.r.o.

- kód priemyselnej činnosti: 29320 Výroba ostatných motorových dielov

Vznik spoločnosti: 2003

Predmet činnosti: Výroba kovových výrobkov a kovových prvkov iných výrobkov a montáž príslušenstva motorových vozidiel a i.

Spoločnosť patrí pod koncern Ernst Keller Holding GmbH & Co Kg. Spolupracuje s automobilkami na vývoji vozidiel s alternatívnymi pohonmi. Plánuje posilňovať výrobu bezpečnostných dielov v budúcnosti. Venuje významnú pozornosť technologickému progresu a inováciám, predovšetkým pokračuje v automatizácii a robotizácii svojich výrobných procesov. Zároveň zabezpečuje kvalifikačný rast svojich zamestnancov.

Veľkosť podniku: priemerný prepočítaný počet 108 pracovníkov; tržby 2 804 tis. Eur

Forma vlastníctva: zahraničné (Nemecko)

Plastika, a.s.

- kód priemyselnej činnosti: 22210 Výroba plastových dosiek

Vznik spoločnosti: 1963 pôvodný podnik / 1991

Predmet činnosti: Výroba kanalizačných, tlakových a odpadových potrubných systémov, výroba výstrekov z plastov, výroba dielcov z plastov. Podnik má kapitálovú účasť vo viacerých dcérskych spoločnostiach. Niektoré z nich sú zrušené, v likvidácii alebo v konkurze. Rozšíril nevýrobné aktivity charakteru služieb od konca roka 2018, napr. maloobchod, veľkoobchod, prenájom nehnuteľnosti, účtovníctvo, reklamné služby a pod. Prehľad o vývoji základných ukazovateľov Plasty podáva tab. 7.4.

Veľkosť podniku: priemerný prepočítaný počet 108 pracovníkov; tržby 8 665 tis. Eur

Forma vlastníctva: súkromné tuzemské

Západoslovenská vodárenská spoločnosť, a.s.

- kód priemyselnej činnosti: 36001 Dodávka pitnej, úžitkovej vody

Vznik spoločnosti: 2003

Predmet činnosti: Výroba a rozvod pitnej a úžitkovej vody, zásobovanie obyvateľstva, priemyslu, poľnohospodárstva a i., odvádzanie a čistenie vody do verejnej kanalizácie na území západného Slovenska. V Nitre je viazané vedenie spoločnosti a jeden zo 7 odštepných závodov (od r. 2019 OZ Komárno zrušený a začlenený pod OZ Nové Zámky).

Veľkosť podniku: 1 525 pracovníkov (v Nitre okolo 300 zamestnancov), tržby 59 131 tis. Eur

Forma vlastníctva: vlastníctvo územnej samosprávy

Penam Slovakia, a.s.

- kód priemyselnej činnosti: 10710 Výroba chleba

Vznik spoločnosti: 2006

Predmet činnosti: Výroba pekárskeho a cukrárskeho výrobkov, mlynárstvo. Spoločnosť je majoritným vlastníkom Šarišských pekárí a cukrární, v r. 2018 sa zlúčila s Prvou bratislavskou pekárskou. Do spoločnosti patrí okrem pekárne v Nitre, mlyn Ivanka pri Nitre, Trnava, pekárne v Lučenci, v Bratislave. V roku 2017 spoločnosť ukončila činnosť mlynu v Bratislave.

Veľkosť podniku: 786 pracovníkov (v Nitre okolo 200); tržby 58 453 tis. Eur

Forma vlastníctva: zahraničné (Česko)

Spolupráca priemyselných podnikov so strednými a vysokými školami v Nitre má rezervy (bližšie v kap. 6.3.3). V Nitre nemožno na príklade priemyslu hovoriť o ideálnom prepojení praxe a vedy. Napriek tomu mesto so svojou vedecko-výskumnou základňou viazanou na Slovenskú poľnohospodársku univerzitu a Univerzitu Konštantína Filozofa má potenciál intenzívnejšie rozvíjať spoluprácu smerom k priemyselným subjektom. V súčasnosti je možné identifikovať niekoľko príkladov ich vzájomnej kooperácie. Napríklad medzi potravinárskou firmou Penam a katedrou Bezpečnosti a kontroly potravín Slovenskej poľnohospodárskej univerzity v Nitre.

Nemecká strojárka spoločnosť Muehlbauer Technologies v Nitre rozvíja spoluprácu s akademickými pracoviskami hlavne v oblasti strojárstva a softvérového inžinierstva v objeme asi 130 študentov ročne. Konkrétne s Technickou fakultou SPU v Nitre – odbory so zameraním na automatizáciu, konštrukciu, kontrolu kvality a riadenia výroby; Fakultou prírodných vied UKF – vývoj softvéru a pri správe informačných sietí; Filozofickou fakultou UKF – študenti translológie a germanistiky pri tvorbe a prekladoch technickej dokumentácie; Fakultou ekonomiky a manažmentu SPU v oblasti ľudských zdrojov, marketingu, účtovníctva. Ďalšou formou spolupráce Muehlbauer so školami sú študentské praxe vo firme. Zároveň rozvíja duálne vzdelávanie s 5 odbornými technickými strednými školami SSOŠP Nitra, SOŠ Šurany, SOŠT Zlaté Moravce, SPŠ Nitra, SOŠT Vráble. Muehlbauer Technologies, s.r.o. spolupracuje aj so základnými školami v oblasti náboru žiakov do systému duálneho vzdelávania, exkurzií a pod.

Príklad spolupráce predstavuje tiež projekt medzi firmou Jaguar Land Rover (JLR) a Fakultou prírodných vied UKF Nitra. Experti z fakulty budú pravidelne vykonávať biomonitoring vybraných druhov drobných živočíchov v areáli. Závod sa nachádza v blízkosti Zoborských vrchov, prírodnej rezervácie Lupka a rieky Nitra, ktoré sú významnými zdrojmi biodiverzity. V jeho okolí žijú živočíšne druhy typické pre takýto pahorkatinný a otvorený typ krajiny. Pripravované ekologické plochy v závode budú zložené z pôvodných druhov krov, lúčnych bylín a tráv, ktoré vytvoria biotopy pre hmyz a drobné stavovce. Ich súčasťou budú aj vodné plôšky – napájadlá pre vtáky a obojživelníky, ako i špeciálne kamenné kopy určené pre plazy. Zelená zóna, ktorá takto vznikne, zvýši biodiverzitu územia, vytvorí pre tieto živočíchy optimálne podmienky pre úkryt, rozmnožovanie a prirodzený život. Ďalším prínosom projektu bude podpora hniezdovania dravých vtákov a sov. Dravce sú prirodzeným a biologicky bezpečným spôsobom ochrany areálu. Vo vonkajších priestoroch závodu budú inštalované drevené 'barličky' v tvare písmena T, ktoré im umožnia výhľad a priestor pre lov, najmä malých

hľadavcov (FPV UKF 2019). JLR spolupracuje tiež so Strednou odbornou školou polytechnickou v Nitre. Viacero foriem spolupráce so strednými a vysokými školami má firma Foxconn (bližšie kap. 8.2).

8.2 Charakteristika priemyselného podniku Foxconn Slovakia, s.r.o.

Globálna korporátna spoločnosť Hon Hai Precision Industry Co., Ltd., pod obchodným názvom Foxconn Technology Group, je taiwanská nadnárodná spoločnosť, ktorá patrí výrobným zameraním do elektronického priemyslu. Patrí medzi najväčšie informačno-technologické spoločnosti vo svete. Je svetovým lídrom vo výrobe spotrebnej elektroniky pre najvýznamnejšie americké, kanadské, čínske, fínske a japonské spoločnosti. S lídrami v oblasti elektrotechnického priemyslu tvorí strategické aliancie a kompletizuje ich výrobky vo svojich výrobných závodoch. Zameriava sa na výrobu mobilných telefónov, notebookov, televízorov, digitálnych kamier, hracích konzol, audio, video a informačno-technologických zariadení a i. (napr. BlackBerry, iPad, iPhone, iPod, Kindle, Nintendo 3DS, PlayStation 3, PlayStation 4, Wii U, Xbox 360, Xbox One). Foxconn zamestnáva asi jeden milión zamestnancov a pokrýva odhadom 40 % svetovej produkcie spotrebnej elektroniky. Závody má po celom svete, v severnej a južnej Amerike, v stredovýchodnej Európe a južnej a juhovýchodnej Ázii. Foxconn Slovakia, s.r.o. patrí medzi najväčšie nefinančné podniky na Slovensku. Podľa rebríčka Trend Top 200 mu patrila v roku 2018 13. pozícia. Zároveň je podľa obdobného rebríčka najväčším podnikom v Nitrianskom kraji.

Vznik firmy a zmeny vlastnickej štruktúry podniku. Firma pod názvom Foxconn Slovakia, s.r.o. pôsobí v meste Nitra oficiálne od roku 2010. Jej predchodcom bol podnik Sony Slovakia, ktorý mal sídlo aj výrobné prevádzky od roku 1996 do roku 2007 v Trnave. V auguste 2007 sa Sony Slovakia presťahovala z Trnavy do Nitry. A tak spoločnosť, s hlavným výrobným zameraním na produkciu televízorov, pôsobila v meste Nitra už od augusta 2007 pod názvom Sony a od júla 2010 pod názvom Foxconn. K zmene vlastníckych pomerov došlo v júli 2010 predajom väčšinového podielu nitrianskeho závodu Sony Slovakia a vytvorením strategickú aliancie s taiwanským elektrotechnickým gigantom Hon Hai Precision Industry Co. Ltd. (ktorého obchodný názov je Foxconn). Spoločnosť zmenila názov na Foxconn Slovakia. Od roku 2016 Sony stratila podiel vo firme a Hon Hai Precision Industry sa stal 100% vlastníkom spoločnosti.

Výrobné zameranie. Priemyselný závod Foxconn Slovakia, s.r.o. v Nitre patrí medzi najvýznamnejšie priemyselné podniky v meste Nitra. Výrobným zameraním patrí podľa NACE do odboru 26400 Výroba spotrebnej elektroniky. Zameriava sa na výrobu LCD a OLED televízorov a dosiek plošných spojov SMT technológiou. V priebehu obdobia od júla 2010 do januára 2018 firma Foxconn vyrobila 20 miliónov kusov televízorov v nitrianskom závode. Za celé obdobie od začiatku produkcie v roku 1996 už bolo vyrobených 30 mil. televízorov.

Výrobné technológie. Najväčším výrobným oddelením firmy je divízia výroby LCD televízorov. Zameriava sa na montáž, finalizáciu a testovanie LCD a OLED televízorov. Výrobný proces začína na oddelení osádzania plošných spojov. Automatické stroje a zariadenia na tejto prevádzke osádzajú elektronické súčiastky na dosky s plošnými spojmi. Osádzanie dosiek plošných spojov je plne automatizované. Dosky sa ďalej dostávajú na linky, kde dochádza ku kompletizácii televízorov. Všetky výrobky prechádzajú po skompletizovaní priamo na výrobnú linku testami na kontrolu kvality bez zásahu operátora. Počas výroby je možná aj zmena modelu produktu bez vyprázdenia

linky. Je to vďaka manažmentu činností a spolupráci medzi oddeleniami. Inžiniering firmy, zabezpečovaný výlučne slovenskými špecialistami, je na špičkovej svetovej úrovni. Zodpovedá za uvádzanie nových modelov televízorov do výroby a zabezpečuje elektrické a mechanické súčiastky, ich testovanie a prípravu do výroby. Zabezpečuje softvérové riešenia pri nových modeloch a aplikácie vo výrobe. Navrhuje a realizuje výrobné zariadenia. Významne sa podieľa na aplikácii automatizovaných technológií a procesov Priemyslu 4.0. Spracúva technickú a výrobnú dokumentáciu k vyrábaným modelom televízorov a dáva odborné školenia iným oddeleniam. Najmladšou divíziou závodu je výroba interaktívnych produktov domácej zábavy pre poprednú značku. Využíva v procese výroby najmodernejšie automatizované a robotické výrobné technológie. Veľká pozornosť je venovaná kvalite. Systém riadenia kvality je v súlade s normou ISO 9001:2015. Všetky procesy sú pravidelne kontrolované, monitorované a vyhodnocované dostupnými indikátormi a overované internými aj externými auditmi.

Výrobné vstupy. Podliehajú prísne organizovanej a zosynchronizovanej logistike. Oddelenie plánovania a nákupu má v kompetencii presné rozplánovanie výrobného procesu, dostatok materiálov a súčiastok od dodávateľov. Logistická divízia firmy zabezpečuje komplexný tok materiálu pre jednotlivé výrobné oddelenia. Inbound (vstupný sklad) sa zameriava na zásobovanie výrobných liniek súčiastkami a materiálom.

Odbyt produkcie. Outbound (výstupný sklad závodu) zastrešuje distribúciu hotových výrobkov v rámci celého sveta. Závod Foxconn v Nitre tvorí výrobnú centrálu zahraničnej spoločnosti Foxconn pre výrobu televízorov jednak pre celú Európu, pričom ďalšia časť produkcie je určená aj na trhy krajín Blízkeho východu a krajín bývalého Sovietskeho zväzu. Foxconn patrí medzi najväčších dodávateľov LCD a OLED televízorov z hľadiska objemu výroby a kapacity dopytu pre celý európsky trh.

Vývoj ekonomických ukazovateľov. Ročné tržby spoločnosti Foxconn Slovakia presahujú 1 miliardu eur. V roku 2018 dosiahli tržby za vlastné výkony a tovar objem 1 199 tis. Eur, čo znamená nárast za posledné roky. Na náraste sa podieľali objednávky na herné konzoly, avšak hlavným odberateľom je skupina Sony, ktorá sa podieľa na výnosoch spoločnosti viac ako 90 %.

Organizácia práce. Ako podporné oddelenia v podniku pracujú oddelenia ľudských zdrojov, nákupu, informačných technológií, účtovníctva, kontrolingu, plánovania, životného prostredia a všeobecné záležitosti. Posledne uvedené zabezpečuje dopravu a stravovanie pre zamestnancov, upratovanie firemných priestorov, vydávanie pracovných odevov, obuvi a i. Zabezpečuje tiež externú a internú komunikáciu.

Personálna politika. Zamestnanci firmy predstavujú tím vysoko profesionálnych odborníkov. Firma ponúka svojim zamestnancov viacero benefitov rôzneho druhu, napríklad flexibilný pracovný čas, 13. a 14. plat, preplácanie nadčasov, zamestnaneckú dopravu, príspevok na dopravu a pod. V roku 2018 mala firma priemerne 1 440 zamestnancov, z toho 40 riadiacich. Za posledný rok narástol počet zamestnancov o viac ako štvrtinu.

Vnútoraná a vonkajšia sociálna politika. Kooperačné väzby. Firma pristupuje k podnikaniu so spoločenskou zodpovednosťou. Hlavnými cieľmi sú trvalo udržateľný rozvoj, firemná filantropia, kvalitná a výkonná prevádzka firmy a bezpečné pracovné prostredie pre zamestnancov, bez nehodovosti. Spoločnosť má väzby s vybranými inštitúciami v regióne, ako sú Mesto Nitra, Nemocnica Nitra, Nadácia Pontis, Nitrianska komunitná nadácia, Divadlo AB v Nitre, Národná transfúzna služba SR, Liga proti rakovine a i. Zapája sa do aktivít „Naše mesto“, v rámci ktorých participuje na skvalitňovaní prostredia v okolí firmy. Spoluorganizuje darovstvo krvi, organizuje zbierky šatstva a iných potrieb, spolupracuje s Ligou proti rakovine, podporuje školy a neziskové organizácie v regióne. Zo škôl je to hlavne spolupráca so Strednou priemyselnou školou strojnickou a elektrotechnickou. Závod ponúka študentom stredných

aj vysokých škôl možnosť absolvovania praxí, spoluprácu pri tvorbe diplomových a bakalárskych prác.

Ekologický program. Firma vyniká dôsledným prístupom k životnému prostrediu (ŽP). Využíva systém riadenia ochrany ŽP ISO 14001:2015. Snaží sa zvyšovať environmentálne povedomie zamestnancov formou školení a prezentácií. Každoročne organizuje „Eco deň“/„Eco mesiac“ s cieľom rozvíjať zručnosti a návyky na triedenie odpadov a efektívnejšie využívanie energií a zdrojov. Efektívne využíva energie pri chode celej firmy. Od roku 2017 dodáva do závodu elektrickú energiu z výhradne obnoviteľných zdrojov. V podniku sa vyprodukovaný odpad separuje do maximálnej možnej miery. Využíva energetické zhodnocovanie odpadov ako alternatívu k skládkovaniu. Tým dosahuje 99% mieru zhodnotenia odpadov. Množstvo odpadov firma znižuje aj prostredníctvom opätovného využívania obalov. Motivuje zamestnancov, aby prichádzali s návrhmi na znižovanie negatívnych vplyvov na ŽP aj pri výrobných procesoch a postupoch. Prostredníctvom manažmentu chemických látok a prípravkov, firma identifikuje nebezpečné vlastnosti chemikálií a ponúka environmentálne prijateľné náhrady. Nahrádzaním rozpúšťadiel na báze prchavých organických látok inými, na báze vody, sa snaží znižovať množstvo vyprodukovaných emisií do ovzdušia. Má zavedený program Garancia environmentálneho výrobku, ktorého cieľom je neustále znižovanie množstva používaných nebezpečných látok. Hlavnou činnosťou je implementácia programu Green Partner, ktorým musí prejsť každý dodávateľ komponentov pre hotové výrobky. V programe sa dodávateľ zaväzuje, že všetky dodané komponenty boli vyrobené so zreteľom na ochranu a s čo najmenším dopadom na ŽP (Foxconn 2019).

8.3 Automobilový závod Jaguar Land Rover Slovakia, s.r.o.

8.3.1 Slovenský automobilový priemysel

Slovenský automobilový priemysel potvrdzuje stabilne silnú pozíciu v slovenskej ekonomike. Podieľa sa približne jednou tretinou na priemyselnej výrobe Slovenska (31,7 % podiel na tržbách za vlastné výkony a tovar za podniky nad 20 zamestnancov v roku 2017; ŠR SR 2019). Na trende mierneho rastu automobilového priemyslu sa podieľali predovšetkým tri slovenské automobilky, Volkswagen Bratislava, Peugeot Trnava a Kia Žilina. Vývoj produkcie automobilov na Slovensku má dlhodobý rastúci trend. Ak v roku 2009 bolo vyrobených na Slovensku 461,3 tis. vozidiel, v roku 2018 už bola prekročená miliónová hranica (1,031 mil. automobilov, ACEA 2019/20). Slovensko sa tak zaraďuje medzi najvýznamnejších európskych producentov, patrí mu šieste miesto za Nemeckom (5,6 mil. vyrobených automobilov v roku 2018), Španielskom (2,9), Francúzskom (2,3), Veľkou Britániou (1,6) a Českom (1,3). Avšak v objeme produkcie už predbehlo v roku 2018 tradičného producenta Taliansko (1,028 mil. automobilov). Treba však konštatovať, že podiel Európy na svetovej produkcii (91 mil. vozidiel v roku 2017) je len 20% (19,86 mil.). Najvýznamnejšími svetovými producentmi sú Čína (24,5 mil. automobilov v roku 2018), USA (12,1), Japonsko (9,2) a Južná Kórea (4,5 mil.; Auto.cz 2018; ACEA 2019/20).

Slovenská republika však dosahuje zároveň najvyšší podiel vyrobených automobilov na 1 000 obyvateľov spomedzi svetových ekonomík (v roku 2015 to bolo 184, v roku 2016 mierne zvýšenie na hodnotu 191, v roku 2017 mierny pokles na hodnotu 189 áut./1 000 obyv.). Tabuľka 8.6 ukazuje poradie šestnástich najväčších producentov osobných automobilov na svete v roku 2016. Slovensko bolo s počtom 1,040 milióna

vyrobených osobných automobilov na 15. mieste. Keď si však v uvedenej tabuľke všimneme počet vyrobených osobných automobilov pripadajúcich na 1 000 štátu vidíme, že Slovensko je bezkonkurenčne na 1. mieste. Hodnote Slovenska, ako sme už uviedli vyššie, mierne nad 191 sa najviac priblížila Česká republika s hodnotou 127,8. V poradí tretia Južná Kórea s hodnotou 75, štvrté Nemecko s hodnotou 70 a piate Japonsko s hodnotou 62, už výrazne zaostávajú.

Tabuľka 8.6 Poradie krajín podľa počtu vyrobených osobných automobilov v roku 2016

Krajina	1	2
Čína	24 420 744	17,6
Japonsko	7 873 808	62,1
Nemecko	5 746 808	70,1
USA	3 934 357	12,1
Južná Kórea	3 859 991	75,1
India	3 677 605	2,7
Španielsko	2 354 117	59,3
Mexiko	1 993 168	16,1
Brazília	1 778 464	8,5
Veľká Británia	1 722 698	29,3
Francúzsko	1 626 000	27,6
Česká republika	1 344 182	127,8
Rusko	1 124 774	7,8
Irán	1 074 000	13,2
Slovenská republika	1 040 000	191,5
Indonézia	968 101	3,7

Vysvetlivky: 1 – Počet vyrobených osobných automobilov; 2 – Počet vyrobených osobných automobilov na 1 000 obyvateľov

Zdroj: OICA (2017), *doplnené autormi*

Od roku 2018, po príchode štvrtej automobilky Jaguar Land Rover sa ako negatívum vo vývoji automobilového priemyslu na Slovensku hodnotí nedostatok kvalifikovanej pracovnej sily a aj už spomínané zvyšovanie mzdových nákladov. Automobilový priemysel zamestnával na Slovensku v roku 2017 priamo takmer 77,1 tis. pracovníkov (ACEA 2019/20). Na zamestnanosti v priemysle sa tak podieľal 15,4 %, čo bol najvyšší podiel v Európe. Podľa viacerých hodnotení, automobilový priemysel na Slovensku dnes zamestnáva už okolo 120 tis. pracovníkov, spolu s indukovanými pracovnými miestami je to až okolo 250 tis. zamestnancov. Podiel automobilovej produkcie na objeme exportu Slovenska bol v rokoch 2015-2017 na priemernej úrovni 39 %. Vývoz automobilových vozidiel zo Slovenska smeruje hlavne do Nemecka, Veľkej Británie, Francúzska, USA, Talianska, Číny, Španielska, Rakúska, Ruska, Poľska. Tieto štáty sa podieľajú takmer tromi štvrtinami na objeme exportu áut zo Slovenska. Silnou stránkou slovenských automobiliek je rovnomerné rozloženie produkcie automobilov medzi všetky významné svetové trhy. Podieľa sa na tom ich široké výrobné portfólio.

Rizikom slovenskej ekonomiky je už viackrát spomínané jej jednostranné zameranie na výrobu motorových vozidiel a jej nedostatočná odvetvová diverzifikácia. Faktom však je, že aj pre najbližšie roky (10-15 rokov určite) bude mať automobilový priemysel zásadný význam pre ekonomiku Slovenska. Navyše, treba si uvedomiť, že krajina s 5 miliónmi obyvateľov nemá šancu utiahnuť viac priemyselných odvetví. Pozitívom automobilového priemyslu taktiež je, že umožňuje zamestnávať rôzne skupiny ľudí od nízko kvalifikovaných až po vysoko kvalifikovaných špecialistov.

8.3.2 Jaguar Land Rover Slovakia, s.r.o.

Britsko-indická korporácia Jaguar Land Rover Limited je najväčším automobilovým výrobcom a zamestnávateľom vo Veľkej Británii. Vyrába najznámejšie SUV automobily na svete, modely Defender, Discovery, Range Rover. Od založenia v roku 1948 firma vyrobila viac ako 7 miliónov vozidiel. Po kríze v roku 2008 a spojení britskej automobilky Jaguar Land Rover (JLR) s indickou Tata Motors, začal rásť dopyt po vozidlách Jaguar a Land Rover, predovšetkým v Číne. Preto spoločnosť postavila nové závody v Číne a Brazílii, predovšetkým na pokrytie tamojších regionálnych trhov. Po upustení od zámeru výstavby novej automobilky JLR v Saudskej Arábii, sa začala v novembri 2014 spoločnosť rozhodovať o výstavbe nového závodu v Severnej Amerike alebo v strednej a východnej Európe. V konečnej fáze sa výber zúžil na štáty strednej Európy (Poľsko, Česko, Maďarsko a Slovensko). Slovensko prostredníctvom vlády „prebilo“ ponuky susedov, predovšetkým Poľska na poslednú chvíľu. Ponúklo okrem dotácií aj nepriamu podporu a kompletný servis okolo investície prijatím niekedy diskutabilného zákona o významných investíciách spojeným so zrýchleným vyvlastňovaním pozemkov a vydávaním stavebných povolení. Upravoval sa obdobne aj stavebný zákon. Štát prisľúbil podporu nielen automobilke, ale i dodávateľom.

Na jeseň, 1.9.2015 bola založená spoločnosť Jaguar Land Rover Slovakia s.r.o. Štátna pomoc Slovenska, vzhľadom na veľkosť a dodržiavanie podmienok hospodárskej súťaže, bola podľa očakávania preverovaná Európskou komisiou. Britská automobilka Land Rover skončila s výrobou legendárneho modelu Defender v roku 2016 z dôvodu poklesu celosvetového predaja. Model nespĺňal bezpečnostné a emisné štandardy a nedržal krok s technologickým vývojom. Produkciu vyvinutej novej generácie Defenderu bude pokrývať práve nový podnik JLR na Slovensku, v Nitre. Korporácia Jaguar Land Rover Limited má okrem centra spoločnosti v Coventry v strednom Anglicku, troch výrobných závodov, dizajnérsko-testovacích prevádzok v Gaydone a ďalších centier vo Veľkej Británii, a okrem spomínaných výrobných závodov v Nitre, v Brazílii (výrobný závod v Itatiaia postavený v roku 2016), v Číne, aj v Indii, tiež kontraktačného výrobcu v rakúskom Grazi. V írskom Shannone má vývojové centrum, v Budapešti centrum riadenia dodávateľského reťazca pre Európu, a na viacerých miestach v Európe a vo svete okrem menších obchodných miest, veľké centrá predaja – v Salzburgu, v čínskom Shanghai, v austrálskom Sydney, v Mahwah v USA, v New Jersey a v Dubaji, kde sídli predajné centrum JLR pre Stredný východ a severnú Afriku, a tiež jeho testovacie centrum (Jaguar Land Rover, 2019; slovenská denná tlač).

Vznik firmy. Podnik Jaguar Land Rover bol založený na Slovensku v roku 2015. Jeho oficiálnym sídlom je Bratislava. Výrobný závod je lokalizovaný v meste Nitra. Celková výška investície sa odhaduje na 1,4 mld. Eur. Išlo o jednu z najväčších investícií v automobilovom priemysle v Európe za posledné desaťročie. Výstavba výrobných prevádzok bola dokončená koncom roku 2018. Vtedy bola spustená aj prvá montáž motorových vozidiel. Ich výlučným odberateľom je materská firma Jaguar Land Rover Limited. Nitriansky závod je tak vystavený riziku výkyvu dopytu po výrobkoch a službách korporácie. Hlavnými impulzami príchodu britsko-indickej korporácie na Slovensko bola kvalita a odbornosť pracovnej sily a blízkosť dodávateľov. Dodávateľskú základňu automobilového priemyslu na Slovensku tvorí viac ako 300 firiem. Znamená to, že faktor lacnej pracovnej sily nebol prioritou firmy. Sprievodnými prednosťami Slovenska voči konkurentom boli aj skúsenosti dodávateľov s produkciou pre modely prémiových značiek (Porsche a Audi v prípade závodu Volkswagen), ako aj ich skúsenosti vo využívaní hliníka. Zameranie poľského automobilového priemyslu, a tým aj dodávateľskej základne, je skôr na malé autá nižších tried a úžitkové vozidlá.

Výrobné zameranie. Výroba v závode v Nitre je zameraná na dva modely: vylepšený Land Rover Discovery Sport a od jesene 2019 nový model Defender. Tretí model sa zatiaľ v Nitre vyrábať nebude. Produkcia Land Rover Discovery má byť kompletne presunutá v priebehu roku 2019 z britského závodu Solihull do Nitry. Nový model SUV Land Rover Defender bol predstavený na autosalóne vo Frankfurte nad Mohanom v septembri 2019. Podľa Automotive News Europe, bude Defender vyrábaný v troch veľkostných verziách a štyroch prevedeniach. V najväčšom prevedení by mal mať až osem miest na sedenie. Podľa tvrdení vedenia, podnik v Nitre prijíma objednávky a pripravuje plán výroby Defenderu už od začiatku roku 2019. Maximálna kapacita pri plnom personálnom obsadení podniku na úrovni 2 800 zamestnancov, bude 150-tisíc vozidiel Defenderu ročne.

Výrobné technológie. JLR disponuje najmodernejšími technológiami dostupnými na trhu. V karosárni je nasadených viac ako 600 robotov, čo zabezpečuje takmer stopercentnú automatizáciu. Pri zabezpečovaní technológie v karosárni firma spolupracovala s hlavným dodávateľom Kuka. JLR ako prvý v Európe aplikoval nový technologicko-výrobný systém Plus firmy Kuka. Systém umožňuje, že jednotlivé časti karosérie sú automaticky posúvané medzi jednotlivými pracoviskami relatívne vysokou rýchlosťou vďaka lineárnym synchronným motorom. Inovatívne technológie boli využité aj v sklade pri príprave materiálov a dielcov na linku. Po závode jazdia samojazdiace vozíky. Firma tiež investuje do systémov prediktívnej údržby.

Výrobné vstupy. Medzi významných dodávateľov JLR patria firmy Gestamp (lisované štruktúrálné komponenty z hliníka), Plastik Omnium Lozorno, Lear Prešov, Matador Automotive Vrábľa a i.

Odbyt produkcie. V roku 2018 predal Jaguar Land Rover v 128 krajinách sveta 592,7 tis. vozidiel. V roku 2017, ako v poradí ôsmom kontinuálnom roku rastu to bolo 621 tisíc. Britsko-indická automobilka zaznamenala prepad predaja automobilov na jej kľúčovom čínskom trhu. Celkovo vo svete prudko klesol dopyt po dieselových vozidlách, ktoré dominujú v jej portfóliu. Nový model Defender by sa mal začať predávať v roku 2020.

Personálna politika. Dostatok kvalifikovanej pracovnej sily predstavuje jedno z hlavných zameraní podniku. Pretože kľúčovým práve pre rozbeh novej výroby a nového modelu Defender, je dostatok pracovnej sily. Na jeseň 2018, v období spustenia výroby, automobilka zamestnávala 1 400 kmeňových pracovníkov, z toho 98 % tvorili zamestnanci zo Slovenska, z nich tri štvrtiny z regiónu Nitry. Až 11 % pracovníkov bolo predtým nezamestnaných a do závodu nastupovali rovno z úradov práce. Asi jednu tretinu zamestnancov tvorili ženy. Spolu s nárastom počtu pracovníkov sa zvyšoval podiel zamestnancov z iných regiónov Slovenska aj zo zahraničia, vzhľadom na to, že firma začala pociťovať nedostatok pracovnej sily. V polovici roku 2019 pracovalo v nitrianskej automobilke 2 200 ľudí. Väčšina pracovníkov bola stále z nitrianskeho regiónu. Zároveň však treba upozorniť, že v podniku už v polovici roku 2019 pracujú zamestnanci približne 16 národností. Dochádzajúcim prispieva podnik na mobilitu aj ubytovanie. Od plnej obsadenosti pri produkcii 150 tis. áut ročne, tak podniku chýbalo v polovici roku 2019 asi 200-600 zamestnancov. Do konca roku 2020 Jaguar plánuje zamestnávať 2 800 osôb. Závod má svoje „tréningové centrum“, kde dovzdeláva a testuje jednotlivých zamestnancov. Vybudovanie tohto centra predstavovalo relatívne významnú investíciu firmy. Mzdové ohodnotenie kvalifikovaných výrobných pracovníkov vo výrobe je priemerne medzi 900-1 000 Eur.

Organizácia práce. V podniku je nastavený 5-dňový zmenový režim od pondelka do piatka. Do konca roku 2019 by mala byť spustená plná dvojmenná prevádzka.

Perspektívy firmy. JLR sa pripravoval aj na prípadnú expanziu v budúcnosti, ktorá sa však bude odvíjať od vývoja na trhu. Potenciálna druhá fáza rozširovania produkcie v nitrianskom závode počítala so zvýšením produkcie na 300 tisíc áut pri počte okolo

3 900 zamestnancov a zvýšených investíciách o 520 miliónov Eur. Od roku 2020 JLR plánoval postupne ponúkať všetky nové modely vozidiel Jaguar Land Rover s rôznym stupňom elektrifikácie, od miernych a plug-in hybridných až po elektrické batérie. Avšak výsledky najnovších testov naznačujú, že čisto elektrické modely veľkých automobilov verzií SUV nie sú ideálnym riešením z ekologického hľadiska (emisie súvisiace s technológiou vodíkových palivových článkov), ani ekonomického (pohon na palivové články je desaťnásobne drahší než na elektrinu, navyše čím väčšie vozidlo, tým väčšie a ťažšie elektrické batérie) a ani technického hľadiska (nízky dojazd ťažkých SUV elektromobilov). Riešením sú skôr hybridné modely SUV. JLR v tejto oblasti spolupracuje aj s inými automobilkami, napr. BMW, Toyota. Limitujúcimi faktormi ďalšieho rozvoja podniku sú v tejto súvislosti okrem technologických podmienok elektromobility SUV a vhodných vonkajších ekonomických podmienok, predovšetkým 1/ dostatok a kvalifikovaná pracovná sila, 2/ tlak na zvyšovanie miezd a prosociálne opatrenia súčasnej vlády na konci jej volebného obdobia, a tiež práve 3/ podmienky rozvoja elektromobility na Slovensku a dostatok dodávateľov dielcov pre elektrické vozidlá. JLR v tomto kontexte poukazuje na potrebu triezvej politiky štátu pri uzakotňovaní rôznych sociálnych opatrení. Firma viackrát deklarovala potrebu zásadnej, systematickej a zvýšenej aktivity štátu pri podpore výskumno-edukačnej infraštruktúry v širokom slova zmysle, t.j. podporu vedy a výskumu, inovácií a skvalitňovania vzdelávania na školách (Toušek a kol. 2013). Všeobecne, v neistých politicko-ekonomických podmienkach súvisiacich s odchodom Veľkej Británie z EÚ a pravdepodobnosťou uplatňovania režimu colných formalít, sa javí závod JLR v Nitre pre koncern ako „vykúpenie“. Na druhej strane je možné očakávať možné problémy v prípade tzv. tvrdého brexitu, odchodu Veľkej Británie z EÚ bez dohody. JLR však potrebuje otvorený trh, nezaťažený ďalšími clami.

Kooperačné väzby. Podnik spolupracuje so Strednou odbornou školou polytechnickou v Nitre, s ktorou sa zapojili do duálneho vzdelávania (v roku 2018/19 len na úrovni 16 študentov). Jaguar má zmluvu s Fakultou prírodných vied Univerzity Konštantína Filozofa v Nitre o spolupráci pri biomonitoringu a ochrane biodiverzity v areáli závodu.

Automobilka Jaguar Land Rover (JLR) priťahuje do mesta Nitra ďalšie dodávateľské firmy, ako príklad môžeme uviesť nasledovné firmy:

- Vznik Gestamp Nitra, závodu španielskej spoločnosti (bližšie pozri vyššie 8.1).
- Jednou z posledných je spoločnosť ArcelorMittal Gonvarri Nitra, s. r. o. pod obchodným názvom Gonvauto Nitra. Ide o dcérsku firmu spoločnosti ArcelorMittal Gonvarri SSC Slovakia, s.r.o., ktorá sídli v Senici. Senická spoločnosť je spojeným podnikom oceliarskeho gigantu ArcelorMittal a španielskej spoločnosti Gonvarri. Predpokladaná výška investície v Nitre je 27 miliónov Eur. Podnik sa stavia v katastrálnom území obce Lužianky a bude nadväzovať na priemyselný park Nitra Sever. Nový lisovací závod bude mať šesť výrobných liniek a bude vyrábať predovšetkým hliníkové diely metódou lisovania za studena. Produkty budú určené pre automobilový priemysel, najmä pre výrobu v susediacom areáli JLR. V závode vznikne asi 152 pracovných miest. Kapacita prevádzky bude budovaná v dvoch fázach až na úroveň lisovania 255,5 tis. ton za rok. Začiatok výstavby závodu je naplánovaný na prvý štvrtrok roku 2020. Prevádzka by mala byť spustená v poslednom štvrtroku toho istého roka (Dubcová, 2019).
- Firma KOSIT WEST s.r.o. vznikla v roku 2016 ako dcérska spoločnosť Kosit, a.s. Sídlo má v Košiciach. Pôsobí v Nitre, kde buduje prevádzku Strediska obslužných činností v priemyselnom parku Nitra - Sever. Ide o podnik na spracovanie asi 55 druhov odpadu z výrobnjej, resp. stavebnej činnosti v priemyselnom parku, v podniku JLR a ďalších firmách. Poskytovať by mala služby komplexného odpadového

hospodárstva pre výrobné spoločnosti a realizáciu odpadového hospodárstva počas výstavby pre investorov. Okrem Nitry chce podnik pokrývať oblasť Nitrianskeho kraja a príľahlé regióny. Ročne by mala prevádzka spracovať 40-50 tisíc ton odpadu. Jej princípom je uprednostnenie zhodnotenia odpadov pred ich skládkovaním. Výstavba prevádzky v Nitre začala v prvom štvrtroku 2019, do úplnej činnosti by mala byť uvedená v prvom štvrtroku 2020. Ku koncu roka 2018 firma evidovala 25 zamestnancov.

- Neďaleko závodu Jaguar Land Rover, v priemyselnom parku Nitra-Sever II, developer Pro Logis vybudoval nové haly pre viacerých dodávateľov. Zámerom je vytvoriť klaster dodávateľov JLR lokalizovaných v blízkosti závodu JLR. Potenciálnou výhodou spolupráce v rámci klastra sú nižšie logistické náklady, väčšia flexibilita a vyššia kvalita dodávok.

9 Zhrnutie a diskusia

9.1 Všeobecné črty a osobitosti vývoja priemyslu v Nitre

Určite za všeobecnú črtu vývoja priemyslu v Nitre, všeobecnú v tom zmysle, že je pozorovateľná prakticky vo všetkých mestách Slovenska, možno považovať skutočnosť, že vývoj moderného priemyslu v meste od jeho začiatku v roku 1863 až po rok 2018 možno rozdeliť do troch relatívne samostatných etáp, ktoré sa vyznačovali pre ne charakteristickými podmienkami pre rozvoj priemyslu. Máme na mysli etapu vývoja priemyslu od roku 1863 do roku 1948, etapu vývoja priemyslu v rokoch 1948 až 1989 a etapu vývoja priemyslu po roku 1989. Pochopiteľne, v rámci týchto troch etáp je možné ešte vyčleniť určité kvalitatívne odlišné „subetapy“. V prvej etape môžeme odlišiť napr. tri „subetapy“ (prvá od roku 1863 do roku 1918, druhá od roku 1918 do roku 1939 a tretia od roku 1939 do roku 1948), v druhej etape môžeme odlišiť dve „subetapy“ (prvá od roku 1948 do roku 1960 a druhá od roku 1960 do roku 1989) a v tretej etape môžeme odlišiť tiež dve „subetapy“ (prvá od roku 1989 do roku 1998/2006 a druhá od roku 1998/2006 do roku 2018).

Všeobecnou črtou vývoja priemyslu v Nitre v prvej etape bolo zakladanie priemyselných závodov, ktoré pracovali prevažne na miestnych surovinách, prevažne poľnohospodárskych produktoch (mlyny, liehovary, cukrovar, pivovar, výroba salámy), prípadne stavebných surovinách okolia mesta (tehelne). Tak ako na celom Slovensku, aj v Nitre bol v tomto období nedostatok domáceho finančného kapitálu, teda kapitálu z územia dnešného Slovenska, preto väčšinou investoval do priemyslu na území Nitry rakúsky, nemecký a uhorský kapitál. Priemyselné závody, ktoré sa v tomto období lokalizovali na okraji mesta, sa aditívnym rozširovaním Nitry stali súčasťou jeho súvisle zastavaného územia, pričom boli často obklopené obytnými oblasťami.

„Rozvoju podnikania v oblasti priemyslu v Nitre spočiatku bránil nedostatok kapitálu. Z tohto dôvodu v roku 1863 vznikla Nitrianska sporiteľňa a v nasledujúcom roku Ludová banka. K peňažným ústavom v roku 1872 pribudli dva ďalšie. V druhej polovici 19. storočia vzniklo v Nitre viacero priemyselných podnikov. Ich výrobný program fungoval na báze poľnohospodárskych produktov. Ako prvé začali v šesťdesiatych rokoch pracovať liehovary, predtým v roku 1863 vznikla Spoločnosť na stavbu parného mlyna v Nitre. V nasledujúcom roku začal v mestskej záhrade za Tureckou bránou pracovať parný mlyn Ernesta Backa. Založenie mlyna podporované rakúskym kapitálom meštania privítali ako prísľub ďalšieho priemyselného rozvoja, tvorby a obehu kapitálu, zamestnanosti a spracovania domácich surovín. S poľnohospodárstvom úzko súvisela aj výroba poľnohospodárskeho náradia a strojov. Presne takúto náplň mala od roku 1862 dielňa Viliama Mühlhausera. V roku 1873 začala v Párovciach vyrábať rozličné náradie a stroje Nitrianska strojárň ako filiálka nemeckej göppingenskej firmy Rapp a Speisser. Program rozšírila o zariadenia mlynov. Vyrábali v nej aj vynikajúce riadkové sejačky. Strojné zariadenia pre pivovary a pálenica vyrábala strojárň Filipa Lonského. Od roku 1888 si Nitrania mohli kúpiť mlieko, smotanu a maslo z nitrianskej mliekarene. Tradičná bola tehliarska výroba. Magistrát sa rozhodol v roku 1890 na mieste tehelne postaviť modernú kruhovú tehliarsku pec. Ďalšia tehelná pribudla v Mlynárčiacach. Najväčším podnikom bola v roku 1890 novopostavená plynáreň. Mesto sa 16. septembra 1890 rozšírilo dovtedy nevídaným verejným osvetlením. Veľmi úspešným nitrianskym podnikom bola sladovňa, produkujúca na trhu veľmi žiadaný slad, ktorý vyvážala do Rakúska, Nemecka a Talianska. V roku 1896 začala Nitrianska pivovarnícka spoločnosť vyrábať vo vlastnom pivovare pivo. V roku 1913 dokončili v Nitre výstavbu dlho očakávanej elektrárne, ktorá do roku 1915 umožnila plnú elektrifikáciu mesta (Krčmár 2006).“

Určitou špecifickou črtou vývoja priemyslu v Nitre v druhej etape bola skutočnosť, že do mesta boli implantované závody širokej škály priemyselných odvetví, od potravinárskeho priemyslu, cez drevársky, odevný, strojársky, stavebných hmôt až k chemickému priemyslu. V meste nebol dominantný priemyselný závod alebo priemyselné odvetvie, najväčší závod Plastika, n.p. zamestnával niečo nad 2 000 zamestnancov. V odvetvovej štruktúre s počtom zamestnancov okolo 3 000 boli lídrami potravinársky, strojársky a chemický priemysel. Za špecifickú črtu vývoja priemyslu v tomto období možno považovať sformovanie dvoch priemyselných zón, západnej (Mlynárce a Lužianky) a južnej (Horné Krškany a Dolné Krškany). Obidve tieto zóny sa sformovali pozdĺž železnice. Druhá z uvedených zón mala výhodnú polohu vzhľadom na prevládajúce severozápadné veterné prúdenie, a viac menej celá sa sformovala až po roku 1948. Obidve zóny využili dostatočne veľké rovinné územie nivy rieky Nitry.

Vo vývoji priemyslu v Nitre po roku 1989 môžeme v prvej „subetape“ pozorovať rovnaké črty vývoja ako v iných mestách Slovenska, ba možno povedať, že aj v iných mestách strednej a východnej post-komunistickej Európy. Za najdôležitejšie z nich treba považovať:

- *Výrazný pokles zamestnanosti.* Prakticky vo všetkých priemyselných závodoch v Nitre sme zaznamenali po roku 1989 prudký pokles zamestnaných. Spomedzi najväčších priemyselných zamestnávateľov mesta môžeme uviesť závody Plastika (v roku 1985 2 230 zamestnancov a k 31.12.1995 už len 1 291 zamestnancov), Elitex (pokles z 1 975 v roku 1985 na 415 v roku 1995), Pleta (pokles z 1 119 na 550), ACZ-Ferenit (pokles zo 656 na 270), Inštala VD (pokles zo 458 na 184) a ďalšie (Dvorský, 1996).
- *Likvidácia neperspektívnych závodov.* Likvidácia priemyselných závodov sa dotkla prakticky všetkých odvetví, v konkrétnych prípadoch to záviselo od schopnosti závodu konkurovať na domácich a zahraničných trhoch. Likvidácia závodu bola vo väčšine prípadov postupná, t.j. najskôr sa výrazne znížil počet zamestnaných a neskôr bol závod zlikvidovaný. Toto sa dialo najmä pri veľkých závodoch, ktoré boli často „lídrom“ ekonomiky mesta, prípadne aj regiónu. Dobrým príkladom takejto „postupnej likvidácie“ bola likvidácia niklovej huty v Seredi. V Nitre postihla likvidácia závodov najmä potravinársky priemysel (mäsokombinát, mliekarne, výroba tabaku, cukrovar, mlyny), ale aj niektoré prevádzky strojárenského priemyslu.
- *Privatizácia.* Právne vlastníctvo priemyselných závodov sa hneď po roku 1989 radikálne zmenilo. Dovtedy boli všetky priemyselné závody štátne podniky, prípadne družstevné podniky. Veľká časť štátnych priemyselných závodov sa dostala do súkromného vlastníctva ešte pred rokom 1993 v čase existencie Československa, ostatné neskôr. Novými súkromnými formami vlastníctva sa stali najmä akciové spoločnosti (a.s.) a spoločnosti s ručením obmedzením (s.r.o.). Väčšina bývalých štátnych národných podnikov sa stala súkromnými firmami, v ktorých bol dominujúci zahraničný kapitál, len niektoré súkromné firmy, napr. Plastika boli vo vlastníctve domácich majiteľov.
- *Zakladanie veľkého počtu malých firiem.* Zakladanie malých priemyselných firiem s počtom zamestnancov od 10 do 50 sa začalo prijatím príslušných zákonov hneď od roku 1990. Zakladanie malých priemyselných firiem bolo typické najmä pre potravinársky a kovospracujúci priemysel.

V druhej subetape tejto poslednej etapy vývoja priemyslu v Nitre sa naplno prejavili dve významné dispozičné mesta pre rozvoj priemyslu po jeho počiatočnej deštrukcii na Slovensku po roku 1989. Prvou dôležitou dispozičiou Nitry bola jej poloha v najdôležitejšom sídelno-hospodárskom regióne Slovenska v západoslovenskom centralizačnom regióne, v jeho jadrovej oblasti. Ako sme uviedli už skôr, tento fenomén polohy Nitry pozitívne ovplyvňoval vývoj mesta v jeho celej takmer 1 500 ročnej histórii.

Po vstupe Slovenska do Európskej únie sa však tejto črte polohy mesta dostalo „najväčšieho uznania“. Aj vďaka tejto črte polohy Nitry vedú v tesnej blízkosti mesta diaľnica D1 a rýchlostná cesta R1, ktoré hrajú pri lokalizácii moderného priemyslu na Slovensku významnú úlohu.

Druhou dôležitou dispozíciou Nitry pre rozvoj moderného priemyslu bolo vhodné mimoriadne rozľahlé rovinaté územie nivy rieky Nitry na severozápadnom okraji mesta nachádzajúce sa viac menej v susedstve dvoch spomínaných cestných magistrál. V rozsiahlom, komplexnou infraštruktúrou vybavenom priemyselnom parku Nitra-Sever, sa na ploche viac ako 200 ha už umiestnilo viac ako 20 veľkých firiem, vrátane analyzovaného Foxconnu. Na priemyselný park Nitra-Sever (I) bezprostredne nadviazala lokalizácia automobilového závodu Jaguar Land Rover Slovakia (Nitra-Sever II), ktorý si vzhľadom na dostatok vhodného rovinatého územia mohol dovoliť veľkorysé environmentálne a dopravné riešenie pri lokalizácii jednotlivých výrobných hál a ďalších zariadení nevyhnutných pre prevádzku automobilky.

9.2 Vzťah priemyslu a základných fenoménov urbánnej štruktúry mesta

Hneď v úvode treba poznamenať, že vo vzťahu k životnému prostrediu kladné účinky priemyslu prevažujú nad negatívnymi. V diskusiách o vplyve priemyslu na krajinu sa však často stretávame s názormi, resp. v bežnom živote je pri rozhovoroch tendencia, viac zdôrazňovať práve škodlivé a negatívne vplyvy priemyslu, než pozitívne. Poukazuje sa na záber bonitnej poľnohospodárskej pôdy, prašnosť a chemické exhaláty, nadmernú hlučnosť, vysokú spotrebu vody, znečisťovanie vodných tokov i podzemných vôd, vytváranie plošne rozsiahlych antropogénnych foriem reliéfu a iné. Väčšina obyvateľov má dnes predstavu, že prírodné prostredie je optimálnym životným prostredím pre človeka. Tento názor je však nepresný, človek nie je len tvor biologický, je aj tvor ekonomický a sociálny, k svojmu životu potrebuje pracovať a aj oddychovať a vytvárať si osobné kontakty. Historický vývoj spoločnosti, dlhodobá ľudská činnosť, zmenili pod vplyvom potrieb človeka veľkú časť prírodného prostredia. Vytvorila sa nová kvalita krajiny, tzv. kultúrna krajina, ktorej najtypickejším príkladom je mesto. Prudký rozvoj miest potvrdzuje, že mesto je spoločensky veľmi výhodnou formou osídlenia, ktorá svojim obyvateľom poskytuje dobré podmienky pre život. Paradoxom je, že hoci sa priemysel rozhodujúcou mierou podieľa na rozvoji týchto optimálnych foriem osídlenia, niektoré z jeho negatívnych vplyvov sa prejavujú najvýraznejšie práve v nich.

Tesnosť a šírka vzťahu priemyslu k základným fenoménom urbánnej štruktúry mesta sa menili, jednak vplyvom rozvoja priemyslu, jednak vplyvom nových prístupov na tvorbu urbánneho prostredia. Kým v prvej etape vývoja priemyslu v Nitre, v období do roku 1948, sa vplyv priemyslu prejavoval predovšetkým v raste ponuky pracovných príležitostí, v rozvoji niektorých ďalších ekonomických aktivít, napr. finančníctva, stavebníctva, obchodu a iných, zaberaním plôch v blízkosti zastavanej obytnej časti mesta, prípadne inak. V druhej etape vývoja priemyslu v Nitre, v rokoch jej socialistického rozvoja, bol už vplyv priemyslu podstatne širší. Popri mohutnej migrácii obyvateľstva do mesta a intenzívnej komplexnej bytovej výstavbe, čo sa prejavilo prudkým rastom počtu obyvateľov, boli pomerne početné a významné aj ďalšie vzájomné vplyvy priemyslu a mesta. Veľké nároky priemyslu na plochu územia v tomto období podmienili spomínané administratívne pričleňovanie okolitých vidieckych obcí. Tieto obce sa stali priestorovou „rezervou“ mesta nielen pre rozvoj priemyslu, ale aj ďalších funkcií. Pochopiteľne najmä pre rozvoj obytnej funkcie. Viaceré z týchto pôvodných

vidieckych obcí tieto „úlohy“ plnili už v spomínanej socialistickej etape vývoja mesta. V tomto období sa už významne prejavovali aj nároky priemyslu na dopravu, jednak na dopravnú infraštruktúru, jednak na organizáciu prímestskej a mestskej hromadnej dopravy. No, a zabudnúť nemôžeme ani na skutočnosť, že v tomto období sa už začalo vážne diskutovať o negatívnych vplyvoch priemyslu na mesto. Okrem cukrovary, mlynov, pivovaru a azbestocementových závodov, sa dostávali na „pretras“ aj negatívne vplyvy ďalších priemyselných podnikov.

Dnes, v tretej etape vývoja priemyslu v Nitre, sú už jeho vzťahy s mestom širokospektrálne, a jednoznačne ich identifikovať a popísať je náročné. Priemysel je previazaný prakticky so všetkými sférami života mesta. Tesný vzťah priemyslu k trhu práce, tvorbe HDP, internacionalizácii ekonomiky i internacionalizácii pracovnej sily, finančnému sektoru, doprave, stavebníctvu, environmentálnym otázkam, strednému a vysokému školstvu a iným sféram života mesta, je nepopierateľný. Priložený obr. 9.1, na príklade výrobného zoskupenia Dolné Krškany, pomerne názorne ukazuje vzťah, „prítlačivosť“, priemyslu a dvoch odvetví ekonomiky mesta, veľkoobchodu a maloobchodu. Vedľa 25 priemyselných prevádzok sa nachádza v tomto zoskupení 24 prevádzok veľkoobchodu a 22 prevádzok maloobchodu.



Obrázok 9.1 Lokalizácia komerčných subjektov vo výrobnom zoskupení Dolné Krškany
Prameň: Midler (2018)

Na príklade automobilového závodu Jaguar Land Rover môžeme dobre prezentovať šírku vzťahov priemyslu k mestu. Nová firma, ktorá dnes prichádza na územie mesta, okrem výrazného záberu územia, veľmi často bonitnej poľnohospodárskej pôdy, so sebou prináša aj množstvo ďalších spoločensko-ekonomických zmien, resp. impulzov. Napr. automobilka Jaguar Land Rover, ako sme už spomínali, výrazne zasiahne do oblasti zamestnanosti obyvateľstva, keďže tento novo prichádzajúci investor predpokladá pri plnom obsadení trojzmennej prevádzky zamestnať až 3 810 zamestnancov. Podľa

výrobného programu sa očakáva, že až 785 pracovníkov bude zamestnaných v administratíve a 3 025 vo výrobe a v skladovom hospodárstve firmy. Vysoký počet plánovaných pracovných príležitostí sa prakticky okamžite po tomto zverejnení automobilky prejavil v cene nehnuteľností pre bývanie. Už dnes vysoko presahujúci dopyt nad ponukou bytov spolu s plánovaným vytvorením množstva pracovných príležitostí spôsobil nárast ceny bytov v meste Nitra o 15 až 20 % (Nitralive, 2017).

Na "konto" príchodu automobilky a firiem v priemyselnom parku, ako dôsledok prudkého „priemyselného boomu“ v Nitre v uplynulých desiatich rokoch, možno pripísať aj súčasný stavebný ruch v centre mesta. Veľké polyfunkčné objekty (bývanie, „business“ priestory, služby a iné), ako Tabáň na Štúrovej ulici a Orbis na Štefánikovej ulici, sú toho najlepším dokladom. Pozitívnym očakávaním prítomnosti takýchto veľkých priemyselných firiem, akými sú Jaguar Land Rover a Foxconn, je predpoklad zvýšenia efektívnosti ekonomiky mesta s priamym pozitívnym dopadom na rast HDP Slovenska. Podľa Inštitútu finančnej politiky pri Ministerstve financií SR, by malo HDP Slovenska do roku 2020 vzrásť len vplyvom samotnej výroby automobilky Jaguar Land Rover približne o 2 %.

Príchod takej firmy akou je Jaguar Land Rover (renomé firmy, veľkosť závodu v Nitre, výrobné zameranie, manažment firmy a iné) bude určite impulzom rozvoja existujúcich, resp. príchodu nových firiem rôzneho výrobného a nevýrobného zamerania, vrátane finančnictva, informačných technológií a vzdelávania. Hneď po oznámení spoločnosti Jaguar investovať v Nitre do výstavby automobilky, sa objavili pozitívne ohlasy na vplyv firmy na mesto. Ako príklad môžeme uviesť reakciu Radima Jančuru, majiteľa dopravnej spoločnosti RegioJet: „Gratulujem Nitre ku skvelej správe. Vybudovanie továrne Jaguaru bude mať obrovský pozitívny dopad na ďalší rozvoj zamestnanosti, infraštruktúry, vzdelanosti a samotnej Nitry ako technologického centra. Automobilový priemysel na seba naviaže ďalšie sofistikované technológie, a nová automobilka sa stane motorom ďalšieho rozvoja Nitry a celého kraja. To je pre RegioJet ako významného prepravcu v Nitre veľmi dobrá správa. Osobne mám navyše k Jaguaru veľmi pozitívny vzťah, mal som to auto. Je to nádherná značka, ktorá je spoľahlivá. Bola to moja srdcovka“ (Nitralive, 2019).

Zaujímavú prácu na tému vplyvu priemyslu na revitalizáciu mesta, v širokom zmysle slova, v post-socialistických krajinách strednej Európy publikoval Kovács (2000). Podľa neho, medzi revitalizáciou mesta a jeho jednotlivých mestských štvrtí a rastúcou integráciou mesta do svetovej ekonomiky, vrátane integrácie priemyslu v meste do globálnych produkčných sietí, je zjavné prepojenie. Fyzická obnova, rozšírenie služieb v meste a jeho sociálna „modernizácia“ je spôsobená, okrem iného, aj vťahnutím mesta do globálneho ekonomického diania. Nové firemné centrály, „business“ centrá, obchodno-službovo-zábavné komplexy, služby návštevníkom mesta a iné nové fenomény dynamicky menia mesto. Trhová ekonomika a spotrebiteľská spoločnosť veľmi rýchlo odstraňujú zvyšky nedostatočného urbánneho rozvoja mesta v období budovania socializmu.

Tu však treba upozorniť, že komplexná revitalizácia post-socialistického mesta je zatiaľ pozorovaná predovšetkým pri metropolách, v ktorých sídlia a rozvíjajú svoje aktivity početní globálni hráči svetovej ekonomiky. V Bratislave napríklad, sa veľmi rýchlo revitalizovali polohou atraktívne oblasti, ktoré boli pred rokom 1989 zanedbané. Máme na mysli predovšetkým centrum mesta, nábrežie Dunaja, rozsiahle plochy starých priemyselných závodov, územia pozdĺž dôležitých nadregionálnych i vnútro mestských ciest a iné. Mestá, akým je v kontexte veľkosti populácie a postavenia v hierarchii stredo európskych miest Nitra, takúto komplexnú revitalizáciu zatiaľ nepozorujeme.

Búrliový rozvoj obchodno-službovo-zábavných komplexov, supermarketov a hypermarketov v Nitre možno považovať za prejav dynamiky ekonomiky mesta, ale určite to

nie je prejav revitalizácie mesta. Osobitosťou lokalizácie obchodno-službovo-zábavných komplexov v Nitre je ich poloha pri hlavnej cestnej komunikácii v meste, ktorou je cesta v línii ulíc Štúrova a Hlinkova trieda. V minulosti, pred vybudovaním severného cestného obchvatu mesta a dobudovaním rýchlostnej cesty R1, to bola nielen kľúčová tranzitná cestná komunikácia, ale mimoriadny význam mala aj vo vnútromestských prepravách. Pozdĺž tejto komunikácie sa v Nitre lokalizovali štyri veľké obchodno-službové-centrá. V smere od západu na východ sú to Galéria Tesco s viacerými špecializovanými veľkopredajňami v jej okolí (i), Mlyny (ii), Centrum (iii) a Max, takisto s viacerými špecializovanými veľkopredajňami v jeho tesnej blízkosti (iv). Pripomenúť treba aj fakt, že vo veľkých sídelných komplexoch mesta sa nachádzajú hypermarkety veľkých obchodných reťazcov, na sídlisku Klokočina sú Lidl, Billa a Kaufland, v Párovciach a na Chrenovej predajne Lidl.

Spomínaná pozícia Nitry v hierarchii stredoeurópskych miest a koncentrácia obchodu a služieb do uvedených centier a veľkopredajní, ako aj niektoré ďalšie skutočnosti, sú v pozadí stáleho zaostávania centra mesta, funkčného i stavebného. V centre mesta, aj len v jeho užšom chápaní – „trojuholník“ ulíc Štefánikova, Kupecká a Farská, nájdeme veľa objektov stavebne v havarijnom stave a veľa voľných objektov s „pútačom“ „na prenájom“. Priemysel mesta, hoci je veľmi rozvinutý, sa zatiaľ pri riešení tohto problému neprejavil.

9.3 Globalizácia, postindustriálna spoločnosť, znalostná ekonomika a rozvoj mesta

Mestá všeobecne sú dnes štruktúrované (urbanisticko-architektonicky, ekonomicky, sociálne a aj funkčno-priestorovo) na jednej strane veľmi rôznorodo, na druhej strane však vykazujú určité zákonitosti a pravidelnosti. Do miest prichádza „ekonomika“ a migruje do nich „(vzdelaná a tvorivá) populácia“ všade tam, kde spoločnosť prosperuje. Nedeje sa tak podľa žiadneho explicitného plánu ani zákona, je to spontánne. Spontánne procesy tvoria v mestách typické formy ako výsledok interakcií individuálnych, skupinových, súkromných a verejno-právnych aktérov. Obyvatelia a inštitúcie mesta zohrávajú kľúčovú úlohu v neustálom kontinuálnom formovaní nielen jeho hospodárskej činnosti, a tak aj jeho ekonomickej vitality, ale aj vo formovaní jeho architektúry, vrátane verejných priestorov a všeobecne podmienok pre život obyvateľov mesta. Všeobecne hovoríme o ľudskom a sociálnom kapitále a jeho nezastupiteľnej, resp. kľúčovej úlohe v rozvoji mesta. V súčasnom post-industriálnom a globalizovanom svete je dôležité zistenie, že efektívna práca so znalosťami určuje mieru schopnosti mesta konkurovať iným mestám, ktoré samozrejme tiež disponujú ľudským a sociálnym kapitálom. Z uvedeného je zrejmé, že dôležitosť procesu vzdelávania je v kontexte ľudského kapitálu a jeho prínosu, vrátane ekonomického, pre mesto široko akceptovaná. Súčasná chápanie ľudského kapitálu ako potenciálu pre rozvoj mesta smeruje k modelu mesta s výrazným vplyvom znalostnej ekonomiky (Ondoš, 2018).

Castellani a Hafferty (2009) si všimajú, ako a prečo nielen geografia a ekonómia, ale aj sociológia, urbanizmus a architektúra, čelia v súčasnosti výzve zvýšenej komplexity v spoločenskom systéme. Spoločnosť akoby zo dňa na deň prešla zásadnou transformáciou v oblasti technológií, ekonómie, politiky a kultúry. Postupne medzi 70. a 90. rokmi 20. storočia dochádzalo v mestách k transformácii z priemyselného ekonomického režimu na post-industriálny, viac sociálny režim. V podmienkach Slovenska sa táto transformácia odohrala, podľa viacerých autorov, v prvom desaťročí tohto milénia. Informatická revolúcia, ktorá sa naplno prejavila práve v prvom desaťročí

tohto milénia, zmenila globálny kapitalizmus a aj pozície a úlohy miest v regiónoch. Politika, ekonomika, sociálna oblasť a kultúra sa zlúčili na novej, zložitejšej a rýchlejšej, na prvý pohľad možno povedať aj turbulentnejšej úrovni.

Evolučný koncept vníma spoločnosť a aj jednotlivé mestá v smere k progresívne sofistikovaným formám organizácie. Agrárna spoločnosť nebola do takej miery komplexná ako moderná, a zase moderná, priemyselná, nebola tak komplexná a dynamická ako post-moderná spoločnosť. V mestách sa tieto rozdiely, resp. posuny prejavujú najzreteľnejšie. Rôzne časti mesta, nielen v priestorovom, ale aj vo funkčnom zmysle, sa postupne stávali viac vzájomne závislé, rýchlejšie a chaotickejšie sa meniace, viac navzájom prepojené a ťažšie riadené. Skrátka, zdá sa, že bádanie reality mesta a jeho rozvoja pri nachádzaní hoci len rámcových pravidielností o pôsobnosti mechanizmov s ukázaním možných variantných riešení problémov sú výsledky, s ktorými sa musíme uspokojiť. Odporúčame akceptovať túto zložitosť poznávania mesta, pretože aj s vyššie uvádzanou „limitovanou kvalitou“ poznatkov prispievame k potrebnej orientácii v tejto zložitej realite mesta (Ondoš, 2018).

Je zrejmé, že sa nečrtá žiadna konkrétna konvergenčná trajektória v zmysle poznania faktorov, mechanizmov a procesov podmieňujúcich jednoduchý pokrok mesta. Spomínaný faktor globalizácie zvýšil komplexitu všetkého, od riadenia mesta z pozície jeho samosprávy, až ku kontrole podnikov ako komplexných inštitúcií pôsobiacich v meste. Globalizácia priniesla pre samosprávu mesta „povinnosť“ orientovať sa od analýzy a korekcie globálnych akciových trhov a všeobecných ekonomických trendov, až po zásadné environmentálne otázky prostredníctvom vzťahov človeka k prírodnej a kultúrnej krajine. Politika, ekonomika, sociálna oblasť, kultúra, zdravotná starostlivosť, nerovnosť, práca, rodina, identita a iné, všetko toto sa stalo komplexnejšie v dôsledku rýchlej globalizácie s priamymi dôsledkami na rozvoj mesta. Vzrastá vzájomná závislosť medzi otázkami, prekrývajú sa problémy hospodárskych a politických systémov, kultúrne systémy sa prelínajú s technologickými, narastá mobilita kľúčových tém v kontexte mestského rozvoja (Sheller, Urry, 2006 in Ondoš, 2018).

Je zrejmé, že úplná racionalita pri rozhodovaní ako ďalej s rozvojom mesta je nemožná, znamenala by totiž úplnú znalosť dôsledkov rozhodnutí, vrátane reakcií ostatných jednotlivých aktérov. Žiadny realistický aktér takú schopnosť samozrejme nemá. Navyše, mesto predstavuje platformu záujmu množstva jednotlivých inštitúcií a jednotlivcov, a teda akési „kolbište“, kde dominujú, prevažne konkurenčné vzťahy. Výsledky interakcií v takomto prostredí sú preto vo viacerých smeroch „dopredu neisté“, takže kľúčovým sa javí hľadanie a vysvetľovanie samotných mechanizmov týchto interakcií. Skutočné trhy tvoria rôzni aktéri s ohraničenou racionalitou, využívajú rôzne stratégie a menia ich s tým, ako získavajú skúsenosti v kontakte s ostatnými, adaptujú sa a následne rozhodujú.

9.3.1 Mesto a znalostná ekonomika

Ako sme už viackrát spomínali, veľké mestá majú v súčasnej postindustriálnej etape spoločenského vývoja lepšie možnosti reagovať a prispôbovať sa novým výzvam. V podmienkach Slovenska môžeme za veľké mestá, ktoré majú tieto výhody, okrem Bratislavy a Košíc, považovať práve štyri mestá tretej veľkostnej kategórie, Prešov, Žilinu, Banskú Bystricu a Nitru. Pozitívne efekty faktora veľkosti mesta popísalo viac autorov, dobre ich však vystihuje vo svojej práci Hampl (2001), ktorý uvádza uvedených osem predností veľkých miest:

- Veľké mestá disponujú významným ekonomickým a sociálnym potenciálom.
- Ekonomická báza veľkých miest je diverzifikovaná so silným podielom terciérneho a kvartérneho sektora, ktoré generujú vysokú pridanú hodnotu.

- Veľké mestá sú súčasne územno-správnymi centrami a v dnešnom globalizujúcom sa svete sú pre jednotlivé regióny štátu sprostredkovateľmi „ideí“, inovácií a kapitálu prichádzajúcimi zvonku, sú určitými vstupnými bránami (gateways) pre región.
- Veľkou prednosťou veľkých miest je možnosť kontaktov „tvárou v tvár“ („face-to-face“ meetings) v obchode a v podnikaní všeobecne.
- Veľké mestá majú lepšiu sociálnu a technickú infraštruktúru a spravidla disponujú významným univerzitným a vedecko-výskumným potenciálom.
- Vo veľkých mestách je priaznivejšia aj demografická, najmä vzdelanostná štruktúra obyvateľstva.
- V neposlednom rade treba poukázať aj na samotnú „mohutnosť“ populácie veľkých miest, ktorá pozitívne ovplyvňuje rozvoj radu aktivít terciérneho a kvartérneho sektoru.
- Vo veľkých mestách sa koncentrujú kozmopolitné elity (riaditelia a manažéri nadnárodných i domácich firiem, „high-tech“ špecialisti, IT pracovníci, médiá a iní).

Jedným z dôležitých typov aktérov, ktorý si získava v súčasnosti veľkú pozornosť ekonomickej teórie i samotnej teórie rozvoja miest sú univerzity. Viaceré štúdie ukázali súvislosť medzi rastom, rozsahom a účelom väzieb univerzít a ostatných aktérov v meste a regióne. Tvorba inovácií je nevyhnutne interakčný proces plný omylov, založený však na nepatrnom prírastku v každom kroku. Univerzity dokážu znalosti vytvárať nielen v ekonomických, ale aj v sociálnych kontextoch a kombinovať rôzne oblasti výskumu novými spôsobmi. Práve prostredie miest s veľkým počtom rôznorodých aktérov, ktorých existencia je založená na práci so znalosťami, má potenciál zvyšovať efektívnosť inovačných procesov na báze spolupráce aktérov s univerzitami. Znalosti sú v meste rozptýlené medzi jednotlivých aktérov a pochopiteľne fragmentované, z veľkej časti nemôžu byť úplne kodifikované. Znalosti vlastnia a využívajú relatívne nezávislí aktéri, sú pre nich špecifické za daných okolností, v konkrétnom čase a mieste. Napriek rozptýlenosti znalostí ide o kľúčové zdroje umožňujúce fungovanie moderného spoločenského systému, vrátane mesta.

Mestá v súčasných modeloch ekonomiky získavajú výhody z priestorovej blízkosti medzi inštitúciami a ľuďmi, vytvárajú sa v nich „výnosy“ z efektívnej spolupráce jednotlivých aktérov. Dôležitosť procesu vzdelávania je v kontexte ľudského kapitálu široko akceptovaná. Inštitúcie mesta by ho mali podporovať v záujme rozvoja smerom k znalostnej ekonomike a prosperujúcej spoločnosti, súčasné chápanie rozvoja mesta smeruje k modelu založenom na znalostnej ekonomike. Je zrejmé, že mestá s vysokou kvalitou ľudského kapitálu majú dobré podmienky pre tvorivosť, inovatívnosť a podnikavosť, v konečnom dôsledku pre trvalú udržateľnosť ekonomiky mesta a regiónu. Dlhodobá udržateľnosť rastu je možná práve vďaka rastúcim výnosom z mierky, ktoré vychádzajú zo znalostí. Dôležité je poznanie, že objem znalostí časom rastie a znalosti nie sú vyčerpatelným zdrojom, dajú sa používať opakovane. Znalosti sa dajú vzájomne kombinovať neobmedzenými spôsobmi (Ondoš, 2018).

Prosperujúce spoločnosti majú vo všeobecnosti vysokú úroveň urbanizácie. Produktivita kapitálu a pracovnej sily narastá tam, kde sú v priestore koncentrované a vzájomne prepojené systémom vzťahov. Mestá sú dlhodobou kľúčovými platformami pre rozvoj ekonomiky a vznik sietí medziľudských vzťahov. Sú určite mimoriadny výtvor v historickom civilizačnom procese spoločenského rozvoja. Hierarchia miest v štáte, t.j. veľkostná štruktúra miest, sa pravdepodobne vytvára v dôsledku dynamického vzájomného pôsobenia medzi mestami v historickom kontexte. Porovnávaním mestských systémov sa zistilo, ako sme už uviedli skôr, že systém miest na území štátu nie je vôbec usporiadaný náhodne. Sleduje zákonitú hierarchiu, ktorá sa odráža vo vzťahu veľkosti a početnosti centier. Konkurencieschopnosť, výnosy, produktivita a inovačné efekty

navzájom pozitívne korelujú a spolu vytvárajú špecifický efekt lokalizačných úspor, ktoré považuje za kľúčové celá škála ekonomických teórií rozvoja (Blažek, Uhlíř, 2011). V spomínanej Christallerovej teórii centrálnych miest (Christaller, 1933) vznikajú rozdiely vo veľkosti miest/centier v dôsledku početnej rôznorodosti úspor z rozsahu požadovaných spotrebných tovarov a služieb v meste a jeho zázemí. V súčasnosti žijeme v celkom novom type vzťahov, ktorých základom je globálne prepojená znalostnej ekonomika.

9.3.2 Mesto a regionálny rozvoj

Mestá zohrávajú dlhodobu významnú úlohu v regionálnom rozvoji. V súčasnom období postindustriálneho štádia vývoja spoločnosti a intenzívnych procesov globalizácie sa význam miest, ako sme už spomínali viackrát, v regionálnom rozvoji zvyšuje. Súčasná urbanizácia, keď dominantné kvantitatívne procesy koncentrácie obyvateľstva do miest, typické pre industriálne štádium, vystriedali kvalitatívne nové procesy urbanizácie súvisiace s koncentráciou ekonomiky do vybraných (veľkých) miest, je zásadne iná. Urbanizácia dnes významne transformuje „industriálnu“ regionálnu štruktúru krajiny. Jednoducho povedané, v jednotlivých štádiách vývoja spoločnosti sa diferencovane zvyšuje význam miest v rozvoji regiónov, regionálnej štruktúry štátu všeobecne.

Ako uvádza vo svojej práci Egri (2014), celkovo môžeme povedať, že úloha miest a mestských regiónov, ktoré sú napr. priamymi aktérmi pôsobenia kľúčových firiem automobilového priemyslu, je veľmi významná v hospodárskom rozvoji regiónov strednej a východnej Európy. Objemná produkcia automobilového priemyslu je pozitívnym prediktorom nielen priameho ekonomického rastu, ale aj zvyšovania kvality ľudského kapitálu, vrátane jeho vysoko kvalifikovanej zložky. Uvedený autor ďalej konštatuje, že ekonomický rozvoj mesta a jeho regiónu, ktoré je nositeľom kľúčovej automobilovej firmy má tesnú pozitívnu koreláciu nielen s celkovým rastom HDP a rastom HDP na obyvateľa, ale aj s hrubou priemyselnou produkciou, príchodom nových firiem automobilového priemyslu, čistou mierou migrácie, hustotou zaľudnenia a ďalšími dôležitými spoločenskými fenoménmi.

Zaujímavú poznámku uviedol spomínaný autor aj v súvislosti s vplyvom automobilového priemyslu na formovanie hierarchie sídelnej štruktúry strednej a východnej Európy. Podľa neho lídom hierarchie sídelnej štruktúry tohto regiónu zostáva aj po roku 1989 a aj po vstupe krajín tohto regiónu do Európskej únie, tzv. stredoeurópsky „Pentagon“, t.j. päť miest, Berlín, Praha, Viedeň, Budapešť a Varšava. V druhej úrovni sa nachádzajú mestá a ich regióny pomenované ako „východné sekundárne mestá“. Z poľských miest sem zaraďuje Katovice, Krakov, Lodž, Poznaň, Vroclav, Štetín a troj-mesto Gdansk, Sopoty a Gdyňa, z východonemeckých Lipsko, Halle, Magdeburg, Erfurt, Zwickau a Rostock a pod. Osobitnú skupinu prosperujúcich miest predstavujú mestá Brno, Bratislava a Győr ležiace na osi Praha – Budapešť. Ako špecifickú skupinu miest identifikoval Egri (2014) tzv. „nových hráčov automobilového priemyslu“ východnej Európy, kde zaradil 13 miest, automobilových centier, Poľska, Slovenska, Slovinska, Maďarska a Rumunska. Dnes by už zo Slovenska, okrem Trnavy a Žiliny, bola zaradená do tejto skupiny dynamicky sa rozvíjajúcich miest a ich regiónov pravdepodobne aj Nitra.

Zaujímavou a často diskutovanou témou v súvislosti s regionálnym rozvojom je určenie faktorov regionálneho rozvoja. Všeobecne sa akceptuje rozdelenie faktorov podmieňujúcich regionálny rozvoj na dve skupiny, podľa ich vzťahu k regiónu. Endogénny faktor regionálneho rozvoja je fenomén, ktorý je daný regiónu vzhľadom na jeho polohu, históriu, vybavenosť infraštruktúrou a iné jeho črty, je to určité vlastníctvo regiónu alebo udalosť, ktorá sa koná v rámci jeho hraníc a ktorá permanentne ovplyvňuje

zmeny regiónu. Takýmito faktormi sú napr. geografická poloha regiónu, veľkosť regionálneho centra, dopravná infraštruktúra, ľudský kapitál a iné. Exogénny faktor regionálneho rozvoja je zase fenomén, ktorý pôsobí akoby mimo regiónu, ale región výrazne ovplyvňuje. Typickými exogénnymi faktormi sú regionálna politika štátu, ale v prípade Slovenska aj regionálna politika Európskej únie a globalizácia, najmä jej efekt priamych zahraničných investícií (Korec a kol., 2005; Hampl a kol. 2008; Gajdoš, 2008 a iní).

Zaujímavé delenie faktorov regionálneho rozvoja ponúkajú autori, ktorí zohľadňujú kvalitatívnu stránku faktorov. Podľa nich možno faktory regionálneho rozvoja rozdeliť do troch skupín (Pietrzyk, 2006; Konecka-Sydłowska a kol., 2019 a iní):

- dopravná a technická infraštruktúra – chápaná ako vybavenie regiónu a prístup firiem, podnikateľských subjektov a obyvateľov k dopravným komunikáciám, vode a kanalizácii, energii, plynu, telekomunikáciám (vrátane počítačových sietí s prístupom na internet) a pod.,
- ľudský kapitál – chápaný ako disponovanie regiónu zdrojom kvalifikovanej a vzdelanej pracovnej sily, ktorá má prístup k vzdelávaniu a pružne sa prispôsobuje meniacim sa potrebám trhu práce,
- mäkké faktory, vrátane sociálneho kapitálu a inovácií, chápané ako súbor faktorov vytvárajúcich podmienky na budovanie regionálnej znalostnej ekonomiky, ktorá je základom moderného hospodárskeho rozvoja, čo zahŕňa prístup k novým technológiám, rozširovanie inovácií s možnosťami adaptácie trhovej ekonomiky, podnikateľskú kultúru, schopnosť vytvárať siete spolupráce a zoskupenia podnikov, inštitucionálne vybavenie a iné.

Ako píše Pietrzyk (2009) všetky tieto faktory sú navzájom prepojené, a pri snahe o trvalý konkurencieschopný rozvoj regiónu musia byť zahrnuté do jeho dlhodobej stratégie. Dôležitá je pritom úloha verejných orgánov, štátnej správy i samosprávy. Dôležitá je ich úloha nielen v prípade napr. rozvoja dopravy a inej infraštruktúry, ktoré majú povahu verejných statkov, ale aj v oblasti ľudského kapitálu, riešenia environmentálnej situácie, sociálnych otázok a pod. V reálnom živote regiónu existuje tendencia k nedostatočným investíciám do týchto oblastí zo strany súkromných subjektov. Vzhľadom na skutočnosť, že súkromný kapitál všeobecne nie je schopný a ani ochotný pokrývať náklady v tomto smere, je úloha verejných orgánov nezastupiteľná.

Na tradičných ekonomických školách sa stále hľadajú vysvetľujúce mechanizmy a faktory regionálneho rozvoja. Pre mestá výrazne naviazané na automobilový priemysel, takým mestom sa už stala aj Nitry, je dôležité upozorniť na faktory regionálneho rozvoja, ktoré sú dôležité v modeli kumulatívnej kauzality. Do tejto skupiny faktorov patria podľa Egriho (2014):

- úspory z rozsahu a efekty aglomerácie vedúce k vytvoreniu pólov rastu rôznej hierarchie,
- exportné činnosti „motorov ekonomiky“ využívajúce pritom možnosti špecializácie exportu a takto posilňovanie konkurencieschopnosti pólov rastu,
- technické a organizačné inovácie zabezpečujúce zvýšenie konkurencieschopnosti,
- intervencionizmus vo forme interregionálnej i intraregionálnej rozvojovej politiky,
- vedomosti a zručnosti zamestnancov, získané, okrem iného aj učením sa praxou, t.j. učením sa prostredníctvom práce a šírením informácií.

K vyššie uvedenému je vhodné uviesť niekoľko poznámok. Vďaka výhodám aglomerácie vykazuje hospodárska aktivita jasnú tendenciu koncentrovať sa, čím vytvára zhluky vzájomne priamo i nepriamo prepojených ekonomických aktivít, tzv. póly rastu. Nielen hospodársky, ale aj širšie chápaný regionálny rozvoj sa dnes vyznačuje

polarizáciou, a okrem iného, prispieva k rozdielom v príjmoch obyvateľstva. Proces vývoja ekonomiky spôsobuje diferenciáciu priestoru štátu na oblasti rastu, oblasti stagnácie a oblasti depresie. Toto je napr. vlastné pre štáty strednej Európy – Poľsko, Slovensko a Maďarsko (Korec, 2013).

To, že rozvoj mesta a jeho regiónu výrazne závisí od exportnej činnosti „kľúčových výrobných jednotiek“, t.j. podnikov, alebo celého odvetvia ekonomiky, akceptujú ekonómovia i regionalisti. Fungovanie týchto lídrov ekonomiky ovplyvňuje podnikateľské prostredie a vedie k zlepšeniu podmienok rozvoja mesta a jeho regiónu. Činnosť každej „kľúčovej jednotky“, ktorá sa tiež nazýva dominantná ekonomická jednotka, je založená na sledovaní a dobrom odhade zmien v objeme a charaktere globálneho dopytu a prispôbení výroby týmto predpovediam, a samozrejme aj na inováciách, ktoré zabezpečujú efektivitu výroby.

Regionálny rozvoj sa zakladá nielen na faktore technologickej inovácie, ale aj na faktore „organizačnej inovácie“. Formovanie „organizačnej inovácie“ by malo byť takisto aj úlohou intervencie orgánov verejnej správy, ktoré sú považované, ako bolo uvedené vyššie, za veľmi dôležitý faktor regionálneho rozvoja. Ako poznamenáva Amin (1999), zatiaľ čo intervencionizmus prejavujúci sa v medziregionálnych princípoch regionálnej politiky je stále považovaný za exogénny faktor ovplyvňujúci rozvoj regiónu, štátna regionálna politika a miestna regionálna politika, t.j. politika daného regiónu, jeho samosprávy, sa v súčasnom období chápu skôr ako endogénny faktor regionálneho rozvoja. Miestna regionálna politika sa dnes zameriava najmä na činnosti súvisiace s:

- vytváraním a posilňovaním faktorov pre lepšiu lokalizáciu investícií (legislatíva, priemyselné parky a zóny, dopravná infraštruktúra a iné),
- rozvojom široko chápanej technickej a sociálnej infraštruktúry (vrátane technologickej, inovačnej, zdravotníckej, environmentálnej a inej),
- cieľovými zmenami v rozmiestnení ekonomických aktivít zabezpečujúcimi ich vyššiu efektívnosť, vrátane znižovania prevádzkových nákladov a
- podporovaním problémových oblastí mesta a regiónu (bytová otázka, nedostatok verejného priestoru, predškolská a školská dochádzka a iné).

Medzi veľmi efektívne nástroje súčasnej miestnej regionálnej politiky patria podľa Bachtler (2001), Dominiak (2004, 2006), Malika (2018) a iných priame finančné stimuly, investičné rozhodnutia, informačné nástroje a legislatívne prostriedky.

10 Záver

Aj napriek tomu, že priemysel mal v moderných dejinách Nitry, od druhej polovice 19. storočia, veľmi významnú úlohu, mesto dlho nebolo v povedomí ako dôležité priemyselné centrum Slovenska. Bolo to pravdepodobne dôsledkom absencie veľkého dominantného priemyselného závodu v meste, pestrou a vyrovnanou odvetvovou štruktúrou priemyslu a snád' aj dôležitosťou iných funkcií mesta (územno-správnej, školskej, centra služieb a obchodu, ale aj religióznej funkcie, kultúrnej funkcie a iných). V Nitre boli pred rokom 1989 vyrovnané zastúpené závody potravinárskeho priemyslu, chemického priemyslu, strojárenského a elektrotechnického priemyslu, pričom veľký význam mali aj priemysel stavebných hmôt, drevársky priemysel, textilný a odevný priemysel a polygrafický priemysel. Nitra patrila medzi mestá, ktoré sa významnejšími priemyselnými centrami stali až v rokoch 1948-1989, dovtedy viac menej doplácala na nevýhodnú polohu v železničnej sieti Slovenska. Odborníci hodnotiaci rozvoj priemyslu na Slovensku v povojnovom období upozorňovali, že Nitra je jedným z mála veľkých miest Slovenska, kde zostal priemysel podrozvinutý vzhľadom na potenciál pracovných síl mesta a regiónu. Možno aj z vyššie uvádzaných dôvodov nebol pokles zamestnaných v priemysle v Nitre po roku 1989 až taký dramatický ako v iných mestách. Kým v Nitre v roku 1980 pracovalo v priemysle mesta 10 670 pracovníkov, v roku 1997 ich bolo len o necelých 1 000 menej, 9 830. V poslednom období, po príchode elektrotechnickej firmy Sony (dnešný Foxconn), výstavbe priemyselného parku Nitra-Sever a najmä po príchode automobilky Jaguar Land Rover sa Nitra stáva jedným z hlavných priemyselných centier na Slovensku.

Nitra prekonala vo vývoji moderného priemyslu za posledných 150 rokov niekoľko etáp, ktoré kopírujú všeobecné tendencie vývoja priemyselnej výroby na Slovensku. Postupný vývoj priemyslu v Nitre je príkladom významu priemyslu pri ovplyvňovaní charakteru urbánnej štruktúry. Dosah vplyvu priemyslu na mesto mal v prvej etape vývoja najskôr lokálny, neskôr regionálny význam. Po roku 1989, a predovšetkým etablovaním firmy Land Rover v Nitre od roku 2015, nadobúda priemysel mesta globálny rozmer. Výstavba závodu a rozrastanie priemyselného parku Nitra-Sever predstavujú novú etapu vo vývoji priemyslu mesta, založenú na globálnych produkčných väzbách. Mesto Nitra sa stáva významným centrom na mape priemyslu Slovenska. Aký bude mať dopad vybudovanie a prevádzka Jaguar Land Rover na mesto Nitra? Ako budú ovplyvňované produkčné väzby v nitrianskom priemyselnom parku novým závodom? Je reálne, aby sa v Nitre, v priestore priemyselného parku vytvoril skutočný klaster? Aké budú všeobecné aspekty vplyvu priemyslu na urbánne prostredie? Ako sa premietnu nové impulzy rozvoja priemyslu do „charakteru“ mesta? Tieto otázky, ale aj niektoré ďalšie, budú v najbližšom období zamestnávať nielen zainteresovaných v meste, od verejnej správy, cez inštitúcie, až k jednotlivcom, ale aj bádateľov rôznych vedných odborov.

Tri kvalitatívne odlišné etapy vývoja priemyslu v Nitre sa pochopiteľne vyznačovali osobitnými podmienkami pre rozvoj priemyslu, vrátane politickej situácie. Odlišné boli nielen faktory, procesy a mechanizmy podmieňujúce vývoj priemyslu, ale aj samotná pozícia priemyslu v hospodárstve mesta, regiónu a štátu. Treba však poznamenať, že v meste pôsobilo niekoľko fenoménov, ktoré počas celého 150 ročného obdobia moderného priemyslu v Nitre podporovali jeho rozvoj. Máme na mysli predovšetkým polohu na západnom Slovensku v blízkosti bratislavského regiónu, výhodnú dopravnú polohu na križovatke ciest, blízkosť významnej poľnohospodárskej oblasti Slovenska Podunajskej nížiny, dostatok vhodných rovinatých plôch v meste a v jeho okolí, dobre rozvinutý finančný sektor, dobrý potenciál pracovných síl, tradíciu remeselnej výroby a neskôr kontinuitu samotného priemyslu i iné.

V prvej etape rozvoja priemyslu v Nitre, ktorú môžeme ohraničiť zdoľa 60. rokov 19. storočia a rokom 1948 zhora, dominovali v odvetvovej štruktúre tri priemyselné odvetvia. Jasne vedúcim odvetvím bol potravinársky priemysel, ktorý pracoval prevažne na báze miestnych surovín a pre miestnu spotrebu, resp. spotrebu blízkeho okolia (už pred rokom 1918 boli v meste parný mlyn, mestský pivovar, sladovňa, cukrovar, neskôr ešte pribudli tabaková továreň, paprikový mlyn, spracovanie ľanu a konope). Ďalšími dvomi významnými odvetvami boli priemysel stavebných hmôt a polygrafický priemysel. Podľa veľkosti boli v Nitre malé a stredne veľké závody s počtom zamestnancov od 50 do 300.

V druhej etape, v období socialistickej výstavby, sa priemysel v Nitre prudko rozvinul, počet zamestnaných v priemysle stúpol z 2 965 osôb v roku 1950 na 14 113 v roku 1985. Z tradičných odvetví si zachoval svoju vedúcu pozíciu len potravinársky priemysel, ku ktorému sa po roku 1950 pridali chemický priemysel (závody Plastika a Bioveta) a strojársky priemysel (závody elektrotechnické strojárne, československé automobilové opravovne, bratislavské automobilové závody a iné). Významnú pozíciu získali v meste aj textilný, odevný priemysel a drevársky priemysel. Z pohľadu veľkostnej štruktúry bolo v roku 1985 v Nitre už 6 závodov vo veľkostnej kategórii 500 – 999 zamestnancov, 2 závody v kategórii 1 000 – 1 999 zamestnancov a 1 závod nad 2 000 zamestnancov (Plastika, n.p. mala 2 230 zamestnancov). V priestorovej štruktúre mesta sa sformovali dva výrazné priemyselné pásy, južný (smer na Horné Krškany a Dolné Krškany) a východný (smer na Mlynárce a Lužianky), ktoré využívali výhodnú polohu pri železnici i cestnej komunikácii. Priemysel Nitry v roku 1985 sa už vyznačoval výraznou priestorovou koncentráciou, na rozdiel od rozptýlenej lokalizácie závodov nachádzajúcich sa v blízkosti centra mesta v prvej etape.

Vývoj po roku 1989 prináša radikálnu zmenu všetkých relevantných črt priemyslu, od odvetvovej a veľkostnej štruktúry až k priestorovému rozmiestneniu priemyslu v meste. Privatizácia existujúcich priemyselných závodov, vznik nových, prevažne malých priemyselných firiem a vstup zahraničných investorov zmenili mesto na jedno z kľúčových priemyselných centier Slovenska. Elektrotechnika a automobilový priemysel sa stali jednoznačnými odvetvovými lídrami priemyslu v Nitre. Foxconn Slovakia, ktorá v roku 2018 zamestnávala 1 440 zamestnancov sa s ročnými tržbami 1 199 643 000 dostala v uvedenom roku na 13. miesto medzi nefinančnými podnikmi Slovenska. Pochopiteľne najvýraznejšou „posilou“ priemyslu v Nitre je automobilový závod Jaguar Land Rover Slovakia, ktorý začal prevádzku na jeseň v roku 2018. K doterajším 1 500 zamestnancom tohto závodu sa má po jarnom náboře zvýšiť ich počet do konca roku 2019 na 2 200. V priestorovom rozmiestnení závodov dominujú v Nitre priemyselný park Nitra-Sever, výrobné zoskupenia Nitra-Horné Krškany a Nitra-Dolné Krškany a na priemyselný park Nitra-Sever nadväzujúci rozsiahly areál závodu Jaguar Land Rover Slovakia (Nitra-Sever II).

Aj keď sú dôvody rozhodnutí o umiestnení automobilových firiem a meniacia sa geografia automobilového priemyslu zložitá a nedajú sa zredukovať na jeden alebo dva faktory, v konečnom dôsledku sú spojené so správaním sa firmy zameraným na zisk. Napriek uskutočňovaniu rôznych stratégií zisku v automobilových firmách, musia všetky firmy udržať výrobné náklady pod kontrolou, aby boli ziskové. Výrobné náklady zahŕňajú náklady na výrobné faktory, vrátane nákladov na pracovnú silu, náklady na rôzne materiálové a nemateriálové vstupy do výroby, náklady na výskum a vývoj, administratívne náklady, náklady na dopravu a logistiku a iné (Pavlínek, 2019). Celý rad uvedených faktorov sa premietol aj do rozhodnutia firmy Jaguar Land Rover vybudovať závod v Nitre.

Podľa článku denníka Pravda z 20. októbra 2018 „Jaguar zmení Slovensko“ sa Slovensko spustením výroby nitrianskej automobilky definitívne identifikuje ako krajina,

ktorej ekonomika je silne závislá na automobilovom priemysle. V čom podľa uvedeného príspevku Jaguar zmení Slovensko. Implicitne sa dá vyčítať, že autor má na mysli najmä nasledovné skutočnosti:

- a) Výroba v závode môže ovplyvniť medziročný rast HDP Slovenska cez hranicu 5 %.
- b) Rast priemerného platu na Slovensku sa v najbližších 2-3 rokoch môže dostať nad úroveň 1 000 Eur.
- c) Aj vďaka závodu Jaguar Land Rover Slovakia sa do konca roku 2019 vytvorí na Slovensku asi 125 000 nových pracovných miest.
- d) Automobilový priemysel bude mať vplyv nielen na rozvoj znalostnej ekonomiky a IT priemyslu na Slovensku, ale aj na zmeny v manažovaní a riadení firiem.
- e) Pod vplyvom Jaguaru sa slovenský pracovný trh bude ďalej internacionalizovať, už dnes sa otvoril pracovníkom z viac ako 10 krajín (Srbsko, Rumunsko, Ukrajina a i.).

Vývoz osobných automobilov tvorí na Slovensku už dnes asi 40 % hodnoty slovenského exportu, po rozbehnutí výroby závodu v Nitre sa očakáva zvýšenie tohto podielu až na 50 %. V automobilovom priemysle pracuje na Slovensku dnes viac ako 120 tisíc ľudí, celkove však od výroby automobilov závisí až 200 tisíc pracovných miest. Nebezpečie krízy automobilového priemyslu, nevyhnutnosť diverzifikácie ekonomiky a aj priemyslu na Slovensku, je potrebné brať na zreteľ. Faktom však je, že pre najbližšie roky bude mať automobilový priemysel zásadný význam pre ekonomiku Slovenska. Navyše, treba si uvedomiť, že krajina s 5 miliónmi obyvateľov nemá šancu utiahnuť viac priemyselných odvetví. Automobilový priemysel navyše umožňuje zamestnať rôzne skupiny ľudí, mužov aj ženy, od nízko kvalifikovaných, až po vysoko kvalifikovaných špecialistov. Závod v Nitre bude ťažiť zo siete subdodávateľov, ktorí sa už lokalizovali na Slovensku v súvislosti s prácou troch skôr postavených automobiliek, Volkswagen, Peugeot Citroën a KIA.

Pochopiteľne, v súčasnom pomerne turbulentnom vývoji svetovej ekonomiky, reagujúcej na celý rad v minulosti ťažko predvídateľných okolností (v „minulosti“ máme na mysli napr. pred rozhodnutím Veľkej Británie vystúpiť z Európskej únie, prípadne pred zvolením Donalda Trampa za prezidenta USA alebo pred útokom Iránu na ropné zariadenia Saudskej Arábie alebo rozhodnutím vlády Slovenskej republiky o zvýšení minimálnej mzdy na Slovensku na 580 eur od januára 2020 alebo, takto by sme mohli ešte pokračovať vo výpočte, aké rôzne udalosti sa odohrali po rozhodnutí spoločnosti Jaguar Land Rover vybudovať závod na Slovensku v Nitre), sa budú často objavovať odborné štúdie upozorňujúce na nebezpečia, ktoré hrozia slovenskému priemyslu, vrátane automobilového. Už samotné titulky „Slovenský priemysel je zahnaný do kúta; náklady firiem zvyšuje rast platov aj vládna politika stupňovania ceny práce“ (Ižip, Trend 12. septembra 2019) alebo „V krajinách strednej a východnej Európy je naliehavá potreba diverzifikovať výrobu a nesústredovať sa len na automobily“ (Becker, Pravda 15. augusta 2019) a iné naznačujú, že automobilový priemysel to nebude mať v nastávajúcom období ľahké.

Ako sme už uviedli skôr, s automobilkou Jaguar Land Rover Slovakia v Nitre treba rátať minimálne pre najbližších 30 až 40 rokov. Ako hovorí Pavlínek (2018b) elektromobilita nebude mať nejaký skokový, prípadne radikálny vplyv na priemysel strednej a východnej Európy, a teda ani na Slovensko. Postupné a dlhodobé vplyvy sa však dajú očakávať a treba ich predvídať. Ak sa nestane niečo mimoriadne, tak autá so spaľovacími motormi sa budú naďalej vyrábať po niekoľko desaťročí, a to hlavne v moderných a efektívnych továrňach, akou je aj automobilka Jaguar Land Rover Slovakia v Nitre, lebo má výrazne nižšie výrobné náklady ako podstatná časť ostatných závodov tejto globálnej automobilky.

Rozvoj priemyslu v Nitre po roku 1989 priniesol významné zmeny v celom rade oblastí života mesta. Očakávalo sa, že výstavba priemyselných parkov a koncentrácia priemyselných závodov v nich, ale najmä výstavba automobilového závodu Jaguar Land Rover Slovakia si vyžiada výraznú zmenu cestnej siete spočívajúcu vo vybudovaní rôznych nových prvkov cestnej infraštruktúry. Pôjde predovšetkým o vybudovanie obslužnej cestnej siete v priemyselnom parku a v automobilke Jaguar Land Rover, napojenie priemyselného parku a areálu automobilky na rýchlostnú cestu R1, vybudovanie obchvatu mestskej časti Dražovce, vybudovanie niekoľkých kruhových objazdov na prístupových cestách k priemyselnému parku a automobilke a iné. Ani tieto zmeny však pravdepodobne nezabránia kongesciám v cestnej doprave, ktoré sú v súčasnom období početné najmä v rannej a popoludňajšej špičke.

Novým fenoménom, s ktorým sa bude musieť mesto vysporiadať je aj stále sa zvyšujúca prítomnosť pracujúcich zo zahraničia (Ukrajiny, Srbska, Rumunska, Albánska i iných štátov). Nitra sa pomaly ale isto stáva multietnickým a multikultúrnym mestom, kde sa popri historických etnikách mesta, slovenskom, maďarskom a rómskom, čoraz viac zviditeľňujú aj spomínaní Ukrajinci, Srbi, Rumuni, Albánci a iní. Na tento fakt bude musieť mesto a priemyselné závody zareagovať riešením nielen ubytovania, ale aj poskytovaním služieb, vrátane kultúry. Takisto by sa nemalo zabúdať na vplyv priemyslu na stredné a univerzitné školstvo. Popri tradičných zameraní by sa mali rozhodne etablovať v ponuke stredných škôl a univerzít študijné programy zamerané na kľúčové odbory priemyslu Nitry. Je toho určite viac, čo prináša Nitre súčasný rozvoj priemyslu, pre mesto je to na jednej strane veľa úloh a povinností, ale na druhej strane veľká výzva posunúť mesto a zvýšiť kvalitu života v ňom.

Zoznam použitej literatúry

- ACEA (2019/20). ACEA Pocket Guide. Dostupné na https://www.acea.be/uploads/publications/ACEA_Pocket_Guide_2019-2020.pdf (2019-09-30).
- AIGINGER, K. (2006). Competitiveness: From a Dangerous Obsession to a Welfare Creating Ability with Positive Externalities. *Journal of Industry*, 6, 2, 161-177.
- AMIN, A. (1999). An institutionalist perspective on regional economic development. *International Journal of Urban & Regional Research*, 23, 2, 365-378.
- AUTO.CZ (2018). Které země vyrobí nejvíce automobilů? <https://www.auto.cz/ktere-zeme-vyrobi-nejvice-automobilu-jedna-jich-produkuje-vice-nez-cela-evropa-112904> (2019-09-30).
- BACHTLER, J. (2001). Quad erat demonstrandum? Ewaluacja polityki regionalnej. *Studia Regionalne i Lokalne*, 4, 7, 41-60.
- BARAN, V. ed. (2002). Banská Bystrica v geografickej realite času a priestoru. Banská Bystrica, AFRNUMB a mesto Banská Bystrica, 181 s.
- BAŠOVSKÝ, O. (1975). Základné premeny hospodársko-geografickej štruktúry Slovenskej socialistickej republiky v rokoch 1945-1975. *Geografický časopis*, 27, 2, 97-113.
- BAŠOVSKÝ, O. (1991). Sídlna štruktúra Slovenska z hľadiska životného prostredia. *Životné prostredie*, 1, Bratislava, 33 – 38.
- BAŠOVSKÝ, O. (1995). Súčasný stav a prognóza urbánnej a regionálnej štruktúry Slovenska a ekonomická transformácia. *Sborník české geografické spoločnosti*, 100, 2, 78-91.
- BAŠOVSKÝ, O., DIVINSKÝ, B. (1991). The development of modern urbanization in Slovakia and present problems. *Revue Belge de Géographie*, 115, 1-2-3, 265-277.
- BELL, D. (1973). *The Coming of Post-Industrial Society: A Venture in Social Forecasting*. New York: Basicbook, s. 164.
- BECKER, J. (2019). Kríza nemeckého exportu. *Pravda*, 15. augusta 2019, s. 23.
- BENŽA, M. A KOL. (2015). *Národnostný atlas Slovenska*. Bratislava: Dajama.
- BEZÁK, A. (1981). Nodálna štruktúra systému slovenských miest. *Geografický časopis*, 33, 1, 18-31.
- BEZÁK, A. (1996). Reflexie nad novým administratívnym členením Slovenskej republiky. *Geografické informácie*, 4, 7-9.
- BEZÁK, A. (1997). Priestorová organizácia spoločnosti a územno-správne členenie štátu. *Acta Universitatis Matthiae Belii, Geografické štúdie* 3, 6-13.
- BEZÁK, A. (1998). Regionálna štruktúra a nové kraje na Slovensku. *Sborník prací Pedagogické fakulty Masarykovy Univerzity, Geografie*, 10, 4-8.
- BILÍK, P., KUDLÁČ, M. (2019). Anatómia inteligentného priemyslu. Dostupné na <https://vedanadosah.cvtisr.sk/anatomia-inteligentneho-priemyslu> (2019-08-17).
- BLAŽEK, J. (2012). Regionální inovační systémy a globální produkční sítě – dvojí optika na zdroje konkurenceschopnosti v současném světě? *Geografie*, 117, 2, s. 109-233.
- BLAŽEK, J. (2016) Towards a typology of repositioning strategies of GVC/GPN suppliers: the case of functional upgrading and downgrading. *Journal of Economic Geography*, 16, 849-869.
- BLAŽEK, J., UHLÍŘ, D. (2011) *Teorie regionálního rozvoje (nástin, kritika, implikace)*, Karolinum, Praha, 342 s.
- BOSCHMA, R. A. (1997). New industries and windows of locational opportunity: A long-term analysis of Belgium. *Erdkunde*, 51, 1, 12–22.
- BOSC, S., ECHAUDÉMAISON, C.-D., BAZUREAU, F., CENDRON, J.-P. a kol. (2006). *Dictionnaire d'Economie et de Sciences Sociales*. Paris: Nathan.
- BREMMER, I. (2014). *Konec volného trhu; státní zásahy a jejich politická rizika*. Praha: Vyšehrad, s. 204.
- BUČEK, M., REHÁK, Š., TVRDOŇ, J. (2010). *Regionálna ekonómia a politika*. Iura Edition, Bratislava, 269 s.
- CONINGHAM, R. (2009). Mohendžo-Daro. Norwich, J.J., ed. *Příběhy velkých měst*. Bratislava, Alias Press s.r.o., 17-19.
- CSUDAIOVÁ, K. (2007). *Geografia priemyselného závodu Plastika, a.s. Nitra*. Bakalárska práca. Bratislava, PRIF UK. 34 s.
- CVTI (2019). *Veda na dosah*. Dostupné na <https://vedanadosah.cvtisr.sk/hladat?search=priemyseln%C3%A1+revolucia> (2019-08-19).

- CZYŻ, T. (2010). Competitiveness of the Wielkopolska region in terms of knowledge-based economy. *Quaestiones Geographicae*, 26, 2, 71-84.
- ČAPLOVIČ, D. (1998). *Včasnostredoveké osídlenie Slovenska*. Bratislava, Academia, Electronic Press, 269 s.
- ČUTRÍK, E. (2004). *Samospráva a politika. Šoporňa, Obecný úrad*, 154 s.
- ČERVENÝ, A. a kol. (1962). *Rozvoj československého průmyslu*. Praha, SEVT. 346 s.
- DALIO, R. (2019). Jak zachránit kapitalismus. *Respekt*, XXX, 22, 14-19.
- DANGL, V., BYSTRICKÝ V. (2014). *Chronológia dejín Slovenska a Slovákov od najstarších čias po súčasnosť. Dejiny v dátumoch, dátumy v dejinách*. Bratislava: Veda, vydavateľstvo Slovenskej akadémie vied.
- DICKEN, P. (1992). *Global shift*. New York-London: Guilford.
- DOMINIÁK, J. (2004). Otoczenie biznesu jako czynnik rozwoju społeczno-gospodarczego. *Przegląd Geograficzny*, 76, 2 209-234.
- DOMINIÁK, J. (2006). *Struktura i organizacja przestrzenna otoczenia biznesu w aglomeracji poznańskiej*. Bogucki Wydawnictwo Naukowe. Poznań, 241 s.
- DRAXLER, P. (1986). *25 rokov budovania národného podniku Plastika Nitra*. Bratislava, Tatran. nestránkované.
- DRDOŠ, J. a kol. (1983). *Krajinný potenciál a jeho faktory na príklade regiónu Bratislavy*. In: *Krajina, jej potenciál, súčasné procesy a prognózovanie*. Bratislava, GÚ SAV, úloha II-7-1.
- DRGOŇA, J. (1968). *Geografia okresu Nitra*. Krajský pedagogický ústav, Bratislava, 149 s.
- DUBCOVÁ, A. (1999). Transformačné zmeny v privatizácii priemyslu Nitrianskeho kraja. *AFSHN Universitatis Prešovensis, Prírodné vedy, Folia Geographica*, XXXII, 3, 250-254.
- DUBCOVÁ, A. (2019). *Prednášky z ekonomickej geografie*. Katedra geografie a regionálneho rozvoja, Fakulta prírodných vied Univerzity Konštantína Filozofa v Nitre.
- DVORSKÝ, P. (1996). *Nitra ako priemyselné centrum*. Diplomová práca, FPV Vysoká škola pedagogická, Nitra, 118 s.
- EGRI, Z. (2014). Main relationships between town structures, economic growth and automotive industry in Central and Eastern Europe. *Somlyódyné Pfeil, E. ed., Industrial districts and cities in Central Europe*. Universitas-Gyor Nonprofit Kft., 63-87.
- EKONOMIKA SLOVENSKA 2018, (2018). <https://www.euroekonom.sk/ekonomika/ekonomika-sr/ekonomika-slovenska-2018>, (2019-08-17)
- ENCYKLOPÉDIA POZNANIA (2019). *Samova ríša*. <https://encyklopediapoznania.sk/clanok/7257/samova-risa> (2019-09-18).
- ENYEDI, G. (2009). Competitiveness of the Hungarian regions. *Hungarian Geographical Bulletin*, 58, 1, 33-47.
- ETZKOWITZ, H., LEYDESDORFF, L.(1998). The triple helix as a model for innovation studies. *Science and Public Policy*, 25, 3, 195-203.
- EUROSTAT (2015). *Glossary: ISIC*. [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:International_standard_industrial_classification_of_all_economic_activities_\(ISIC\)](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:International_standard_industrial_classification_of_all_economic_activities_(ISIC)) (16.8.2019).
- FOAF (2019). *Databáza a sociálna sieť firiem od roku 2008*. <https://foaf.sk/> (2019-11-01).
- FOJTÍK, J. ed. (1977): *Nitra. Obzor*, Bratislava, 297 s.
- FORD, H. (2019). *Our history*. Dostupné na <https://corporate.ford.com/history.html> (2019-07-21)
- FOXCONN (2019). *Foxconn*. <https://foxconnoslovakia.sk/> (2019-09-30).
- FUKUYAMA, F. (2002). *Konec dějin a poslední člověk*. Praha: Rybka Publishers, 347 s.
- FULLARD, H., TREHARNE, R. F. eds. (1964). *Muir's Historical Atlas-Mediaeval and Modern*. Barnes & Noble, London.
- FUSEK, G., ZEMENE, M. (1998). *Dejiny Nitry. Od najstarších čias po súčasnosť*. Mesto Nitra, Nitra. 396 s.
- GAJDOŠ, P. (2008). *Vývoj regionálnych disparít na Slovensku – málo rozvinuté regióny. Životné prostredie*, XLII, 1, 21-27.
- GARDINER, B., MARTINER, R., TYLER, P. (2004). Competitiveness, productivity and economic growth across the European regions. *Regional Studies*, 38, 1045–1067.
- GERGELYI, O. (1969). *Nitra*. Vyd. Šport, Bratislava, 123 s.

- GRABOWIECKI, R. (1991). Regional Aspects of Structural Changes in Industry. Paper on International Colloquium in Regional Development: Problems of Countries in Transition to a Market Economy. Štrbské Pleso, 14 s.
- HALOUN, L. (1995). Industrializácia Slovenska 1918 – 1938. VEDA, Bratislava, 212 s.
- HAMPL, M. (1998). Realita, spoločnosť a geografická organizácia. Hľadanie integrálneho rádu. PpF UK, Praha, 110 s.
- HAMPL, M. (2001). Regionálny vývoj v období transformácie. In: Hampl, M. a kol: Regionálny vývoj: špecifika českej transformácie, európska transformácia a obecná teória. Praha: DemoArt. pp. 17-41.
- HAMPL, M. (2005). Geografická organizácia spoločnosti v Českej republike: transformácia procesy a jejich obecný kontext. Univerzita Karlova Praha, Praha, 147 s.
- HAVLÍK, L. (1965). Politické osudy a zahraniční vzťahy Veľkej Moravy. O počiatkoch slovenských dejín: Sborník materiálov. Ratkoš, P. zost., Bratislava, Veda, 104-140.
- HAVLÍK, L. (1993). Kronika o Veľkej Moravě. Brno, Jova, 339 s.
- HERRSCHEL, T. (2007). Between difference and adjustment. The re-/presentation and implementation of post-socialist (communist) transformation. Geoforum, 3, 439– 444.
- HOLKOVÁ, V., VESELKOVÁ, A. (2006). Komparácia výsledkov transformačného procesu Slovenskej republiky a Českej republiky v transformačnej dekáde. Ekonomické rozhlady, 35, 1, 15-31
- HOLTON, R. (2006). Globalizácia. In: Harrington, A. a kol., eds., Moderní sociální teorie, Portál, Praha, 385-410.
- HOOVER, A. (1948). The Location of Economic Activity. Dostupné na <https://archive.org/details/locationofeconom029874mbp/page/n8> (2019-07-20).
- CHRISTALLER, W. (1933). Die zentrale Orte in Süddeutschland. Eine ökonomischgeographische Untersuchung über die Gesetzmässigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen. Jena.
- CHROPOVSKÝ, B. (1970). Slovensko na úsvite dejín. Bratislava, Slovenské pedagogické nakladateľstvo, 196 s.
- CHROPOVSKÝ, B. (1977). Počiatky osídlenia mesta. In: Fojtík, J. zostavovateľ: NITRA. Bratislava, Obzor, 13-27.
- CHROPOVSKÝ, B., RUTKAY, A. (1985). Archeologický výskum a genéza slovenského etnika. Historický časopis, 33, 2, 257-292.
- CHURSKI, P. (2008). Czynniki rozwoju regionalnego i polityka regionalna w Polsce w okresie integracji z Unią Europejską. Poznań, UAM, 341.
- ILOSTAT (2018). Employment by sector. ILO modelles estimates, Nov. 2018. https://www.ilo.org/ilostat/faces/oracle/webcenter/portalapp/pagehierarchy/Page3.jspx?MBI_ID=33 (2019-08-26).
- I-SCOOP EU (2016-2020). Smart industry and smart manufacturing – industrial transformation. <https://www.i-scoop.eu/industry-4-0/> (2019-08-21).
- ISARD, W. (1956). Location and Space Economy. Dostupné na [http://www.economia.unam.mx/cedrus/descargas/locationspaceeco00isar%20\(1\).pdf](http://www.economia.unam.mx/cedrus/descargas/locationspaceeco00isar%20(1).pdf) (2019-07-22).
- ISAKSEN, A., TRIPPL, M. (2016). Path development in different regional innovation systems: A conceptual analysis. In: M. D. Parrilli, R. D. Fitjar, A. Rodríguez-Pose (Eds.), Innovation drivers and regional innovation strategies. London, Routledge, 66-84.
- ITAPA (2003). Štatistické klasifikácie a číselníky. <https://www.itapa.sk/data/att/1043.pdf> (15.8.2019).
- IŽÍP, R. 2019. Chýbajú lídri, ktorí by išli proti prúdu. Trend, 27, s. 12-15.
- JAGUAR LAND ROVER (2019). Jaguar Land Rover. <https://www.jaguarlandrover.com/2019/our-company> (2019-10-02).
- JALOWIECKI, B., SZCZEPAŃSKI, M. S. (2002). Miasto i przestrzeń w perspektive socjologicznej. SCHOLAR, Warszawa, 445 s.
- JAURA, Z. (1988). Výhodiská a základné predpoklady socialistickej industrializácie Slovenska. Bratislava, Veda. 229 s.
- KACZMAREK, S. (2011). Miasto. Kaczmarek, S. ed., Łódź, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, 334 s.

- KELLER, J. (2011). Koncept postindustriální společnosti a jeho slabiny. *Sociológia*, 43, 4, 323-337.
- KEREKES, D., MIKUŠOVIČ, D. (2019). Čo pokazila nedohoda, dorazí neúčasť: Bugár aj SMK hrajú o prežitie. <https://dennikn.sk/1573040/bugar-aj-smk-hraju-o-prezitie-mapy-a-grafy/?ref=tema> (2019-09-17).
- KIYOSAKI, R. T., (2018). Prečo bohatí čoraz viac bohatnú. *Krupina, Motýľ*, 358 s.
- KONECKA-SZYDŁOWSKA, B., CHURSKI, P., HERODOWICZ, T., PERDAL, R. (2019). Europejski kontekst wpływu współczesnych megatrendów na rozwój społeczno-gospodarczy. *Ujęcie syntetyczne. Przegląd Geograficzny*, 91, 2, 39-59.
- KOPAČKA, L. (1992). Změny v geografickém rozmístění československého průmyslu 1962-1988. *Sborník české geografické společnosti*, 97, 3, 152-171.
- KORČÁK, J. (1929). *Vylidňování jižních Čech: studie demografická*. Praha: Spolek péče o blaho venkova.
- KORČÁK, J. (1938). *Geopolitické základy Československa – jeho kmenové oblasti*. Praha, Orbis, 170 s.
- KOREC, P. (2009). General and individual reasons of development of regional structure of the Slovak Republic. In: Tatarkin, A. I. eds., *Russia and Slovakia: modern tendencies of demographic and socioeconomic processes*, Ekaterinburg, Institute of Economics, s. 50-72.
- KOREC, P. (2013). Pozícia Bratislavy a jej regiónu v regionálnej štruktúre Slovenska. In: Buček, J., Korec, P. eds., *Moderná humánna geografia mesta Bratislava: priestorové štruktúry, siete a procesy*. Bratislava, Univerzita Komenského, 27-54.
- KOREC, P. (2014). Lagging regions of Slovakia in the context of their competitiveness. In: *Rozvoj regionalny i politika regionalna*, 25, 113-133.
- KOREC, P., LAUKO, V., TOLMÁČI, L., ZUBRICZKÝ, G., MIČIETOVÁ, E. (1997): *Kraje a okresy Slovenska; nové administratívne členenie*. Bratislava, Q111, 392 s.
- KOREC, P., MATU, P., ONDOŠ, S., PÁLKOVÁ, P. (2005). *Regionálny rozvoj Slovenska v rokoch 1989-2004*. Bratislava: Geografika, 227 s.
- KOREC, P., ONDOŠ, S. (2006). Less developed regions of Slovakia: identification and characteristics. *Acta Geographica Universitatis Comenianae*, 48, 55-74.
- KOREC, P., MAČANGA, M., SOKULIAK, A. (2011). Regionálna konkurencieschopnosť v kontexte globalizácie, novej ekonomickej geografie a inovačných procesov. *Geographia Cassoviensis*, V, 2, 57-66.
- KOREC, P., RUSNÁK, J. (2016). Zaostávajúce regióny Slovenska v kontexte nového (európskeho) regionalizmu. *Geografické informácie*, 20, 2, 216-230.
- KOREC, P., ONDOŠ, S., RUSNÁK, J. (2016). Regionálne disparity na Slovensku; niekoľko poznámok k ich bádaniu. *Acta Geographica Universitatis Comenianae*, 60, 2, 257-293.
- KOVÁCS, Z. (2000). Cities from state-socialism to global capitalism: an introduction. *GeoJournal*, 49, 1-6.
- KRAJÍČEK, L. (1982). *Geografie průmyslu. Učebné texty*. Praha, SPN, 214 s.
- KRASKO, I. (2006). *História a subjekty finančného a kapitálového trhu na Slovensku*. Dostupné na: http://www.ivankrasko.sk/arch_privatizacia.html (2007-06-17).
- KRČMÁR, A. (2006). *Nitra na starých pohľadniciach*. VKÚ a.s., Harmanec, 95 s.
- KRUGMAN, P. (1998). What's new about the New Economic Geography? *Oxford Review of Economic Policy*, 14, 2, 7-17.
- KUČERA, M. (1985). Veľká Morava a začiatky našich národných dejín. *Historický časopis*, 33, 2, 168-199.
- KUČERA, M. (1991). Postavy veľkomoravskej histórie. *Martin, Osveta*, 232 s.
- KULLA, M. (2005). *Transformácia priemyslu Bratislavy po roku 1989*. Dizertačná práca, PRIF UK, Bratislava, 151 s.
- KULLA, M. (2013). Súčasný stav a vývojové trendy v elektrotechnickom priemysle Slovenska. *Acta Geographica Universitatis Comenianae*, 57, 1 31-49.
- LACIKA, J. (2003). *Nitra a okolie*. Bratislava, DAJAMA, 144 s.
- LÖFFLEROVÁ, M. (2009). *Priemyselné centrum Nitra*. Diplomová práca, PRIF UK, Bratislava, 144 s.
- LÖSCH, A. (1940). *The Economics of Location*. Dostupné na <http://www.economia.unam.mx/cedrus/descargas/economicsoflocat00ls.pdf> (2019-07-22).

- LUBELCOVÁ, G. (2012). Sociálna ekonomika: koncepty, príležitosti, riziká. *Sociológia*, 44, 1, 83-108.
- LUBELCOVÁ, G. (2016). Životaschopné podniky. *Pravda*, 28.9.2016, s. 33.
- LUKAČKA, J. (2007). *Starí Slovania a Veľká Morava. Dejiny Slovenska; dátumy, udalosti, osobnosti*. Londák, J. a Jaksicsová, V. eds., SLOVART Bratislava a Libri Praha, 38-58.
- LUKNIŠ, M. (1977). *Geografia krajiny Jura pri Bratislave*. Bratislava, UK, 216 s.
- LUKNIŠ, M. (1985). Regionálne členenie Slovenskej socialistickej republiky z hľadiska jej racionálneho rozvoja. *Geografický časopis*, 37, 2-3, 137-163.
- LUX, G. (2008). *Industrial Development, Public Policy and Spatial Differentiation in Central Europe: Continuities and Change*. Centre for Regional Studies of the Hungarian Academy of Sciences. Ed. Gál, Z., Pécs, 45 s.
- MAGAZINE (2010). Jednoduchá a pritom elegantná architektúra závodu na LCD televízory. http://www.knaufinsulation.sk/sites/sk.knaufinsulation.net/files/KIMagazin1_2010.pdf (2019-10-30-).
- MAJO, J. (2014). Niekoľko poznámok k fenoménu etnicity v súčasnej slovenskej humánnej geografii. *Acta Geographica Universitatis Comenianae*, 58, 2, 149-172.
- MAREŠ, J. (1988). Industrializace Československa – její klady a zápory. *Sborník Československé geografické společnosti*, 93, 3, 183-198.
- MARSHALL, A. (1890). *Principles of Economics*. The Online Library of Liberty. Dostupné na <https://oll.libertyfund.org/titles/marshall-principles-of-economics-8th-ed> (2019-07-22).
- MARTIN, R. (1999). The new „geographical turn“ in economics: some critical reflections. *Cambridge Journal of Economics*, 23, 1, 65 – 91.
- MARTIN, R., SUNLEY, P. (2006). Path dependence and regional economic evolution. *Journal of Economic Geography*, 6, 4, 395–437.
- MATLOVIČ, R., MATLOVIČOVÁ, K. (2011). Regionálne disparity a ich riešenie na Slovensku v rozličných kontextoch. *Acta Facultatis Studiorum Humanitatis et Naturae Universitatis Prešovensis, Folia Geographica*, 18, 2011, 8-88.
- MATLOVIČOVÁ, K., ŽIDOVÁ, A., KOLESÁROVÁ, J. (2014). Dynamika regionálnych disparít na Slovensku v predkrízovom období a ich riešenie vybranými nástrojmi regionálnej politiky. *Geographia Slovaca*, č. 28, s. 63-100.
- MATOUŠKOVÁ, A., NOVOTNÁ, M. eds. (2007). *Geografie města Plzně*. Plzeň, Západočeská univerzita v Plzni, 184 s.
- MAZÚR, E., LUKNIŠ, M. (1978). Regionálne geomorfologické členenie SSR. *Geografický časopis*, 30, 2, 101-125.
- MIDLER, M. (2018). *Komerčná suburbanizácia a jej vplyv na kvalitu života v meste Nitra*. Kandidátska dizertačná práca, FPV UKF v Nitre, 174 s.
- MIŠTERA, L. (1980). *Ekonomická geografie Československé socialistické republiky*. Praha, SPN, 187 s.
- MIŠÚNOVÁ, E., MIŠÚN, J. (2009). *Priemysel Slovenska a dopady globálnej krízy*. ESPIRIT, Bratislava, 295 s.
- MLÁDEK, J. (1984). Koncentrácia priemyslu Slovenskej socialistickej republiky podľa geomorfologických jednotiek. *Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Comenianae, Geographica*, 23, 55-65.
- MLÁDEK, J. (1986). Vzťah urbanizácie a industrializácie v Slovenskej socialistickej republike. *Geografický časopis*, 38, 2-3, 186-198
- MLÁDEK, J. (1990). *Teritoriálne priemyselné útvary Slovenska*. Vyd. UK Bratislava, 290 s.
- MORVAY, K. (2005). Stratégia a priebeh ekonomickej transformácie na Slovensku. *Ekonomický časopis/Journal of Economics*, 53, č. 1, s. 5 – 32.
- MUŠINKA, A., ŠKOBLA, D., HURRLE, J., MATLOVIČOVÁ, K., KLING, J. (2014). *Atlas rómskych komunít na Slovensku 2013*. Bratislava, UNDP, 120 s.
- NEJEDLÝ, T. (2019). Študenti, nba ktorých sa zabudlo. *Trend*, 39, 3.10.2019, 22-23.
- NOVÁČEK, A. (2012). Dualita Evropy: historickogeografická analýza. *Praha, Česká geografická společnost*, 241 s.
- NITRA (2019). *Mesto Nitra*. nitra.sk (2019-10-15).

- NITRALIVE, (2017). Závod Jaguar Land Rover Nitra: umiestnenie, popis, komunikácie, letecké zábery. 2017. <http://www.nitralive.sk/vystavba/jaguar-landrover/33443-zavod-jaguar-land-rover-nitra-umiestnenie-popis-komunikacie-leteckezabery> (2017-09-06).
- NITRALIVE, (2019). Nitre k automobilke gratuluje aj majiteľ spoločnosti RegioJet Radim Jančura. <http://www.nitralive.sk/spravy/33327-nitre-k-automobilke-gratuluje-aj-majitel-spolocnostiregio-jet-radim-jancura> (2019-10-11).
- OICA (2017). International Organization of Motor Vehicle Manufacturers. <http://www.oica.net/category/production-statistics/2016-statistics/> (2019-11-01).
- ONDOŠ, S. (2018). Komplexný adaptívny model mesta v ére znalostnej ekonomiky. Habilitačná práca, PRIF UK, Bratislava, 59 s.
- O'SULLIVAN, J. (2007). Prezident, papež a premiérka, trojice, ktorá zmenila svet. Ideál, Praha, 384s.
- PARYSEK, J. (1995). Duze miasta Europy a ich rola w procese urbanizacji. *Przegląd Geograficzny*, LXVII, 3-4, 226-294.
- PARYSEK, J., J. 2007. Metropolitanisation from Central-European perspective at the turn of 21st century. *Questiones Geographicae*, 26 B, 85-96.
- PATRO, T. (2018). Priemysel 4.0. Dostupné na <https://casopis.fit.cvut.cz/kategorie/tema/> (2019-08-18).
- PAVLÍNEK, P. (1993). Globálna reštrukturalizácia. *Sborník české geografické společnosti*, 98, 1, 2-12.
- PAVLÍNEK, P. (1997). Vybrané teoretické interpretace současné transformace kapitalizmu. *Sociologický časopis*, 33, 1, 41-56.
- PAVLÍNEK, P. (2002). Restructuring the central and eastern European automobile industry: Legacies, trends, and effects of foreign direct investment. *Post-Soviet Geography and Economics* 43, 1, 41–77.
- PAVLÍNEK, P. (2004). Regional Development Implications of FDI in Central Europe. In *European Urban and Regional Studies*, 11, 1, 47-70.
- PAVLÍNEK, P. (2012). The internationalization of corporate R&D: Effects in the automotive industry of East-Central Europe. *Economic Geography*, 88, 3, 279-310.
- PAVLÍNEK, P. (2018a). Global production networks, foreign direct investment, and supplier linkages in the integrated peripheries of the automotive industry. *Economic Geography*, 94, 2, 141-165.
- PAVLÍNEK, P. (2018b). Domáce firmy nedokážu z automobiliek výrazne ťažiť. In *Trend, rozhovor* L. Kvašňáka, 12.6.2018, 14-17.
- PAVLÍNEK, P. (2019). Restructuring and internationalization of the European automotive industry. *Journal of Economic Geography*, 19, 1, 1-33.
- PAVLÍNEK, P., ŽENKA, J. (2011). Upgrading in the automotive industry: Firm-level evidence from central Europe. *Journal of Economic Geography*, 11, 3, 559–86.
- PAVLÍNEK, P., ŽENKA, J. (2016). Value creation and value capture in the automotive industry: Empirical evidence from Czechia. *Environment and Planning A*, 48, 5, 937–59.
- PAVLÍNEK, P., ŽÍŽALOVÁ, P. (2016). Linkages and spillovers in global production networks: Firmlevel analysis of the Czech automotive industry. *Journal of Economic Geography* 16, 2, 331–63.
- PERROUX, F. (1950). Economic Space: Theory and Applications. *The Quarterly Journal of Economics*, 64, 1, 89-104.
- PETRÁŠ, M. (1993). Z dejín pivovarníctva, sladovníctva a chmeliarstva na Slovensku. Trnava, Západoslovenské múzeum. 114 s. ISBN 80-85556-04-9
- PETRÁŠ, M. (1996). Nitriansky pivovar 1896-1996. Nitra, Pivovar Karšay. 86 s.
- PEŠEK, J., BARNOVSKÝ, M. (1997). Štátna moc a cirkvi na Slovensku 1948-1953. Bratislava: Veda, vydavateľstvo Slovenskej akadémie vied.
- PIETRZIK, I. (2009). Globalizacja a regionalizacja i regionalizm w gospodarce światowej. In: Jewtuchowicz, A., Rzeńca, A. esd. *Współczesne wyzwania miast i regionów*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, 114-136.
- PITTSBURGH (2019): Wikipedia. <https://en.wikipedia.org/wiki/Pittsburgh> (2019-10-15).
- PLESNÍK, P., LUKNIŠ, M. (1977). Nížiny, kotliny a pohoria Slovenska. Bratislava, Obzor, 167 s.
- POPJAKOVÁ, D. (1997). Základné kapitoly z geografie priemyslu. Prešov: Prešovská univerzita.

- POPJAKOVÁ, D. (1998). Socioekonomická transformácia. *Acta Facultatis Studiorum Humanitatis et Naturae Universitatis Prešovensis*, XXIX, 317-339
- POPJAKOVÁ, D. (2001). Transformácia priemyslu v regióne Šariša. *Geografické práce* 9, 1, Prešov, Prešovská univerzita.
- POPJAKOVÁ, D. (2008). Globálna verzus postsocialistická transformácia priemyslu (na príklade Slovenska). *Acta Geographica Universitatis Comenianae*, 51, 3-25.
- PORTER, M.E., (1998). *The Competitive Advantage of Nations*, New York, The Free Press.
- PORTER, M.E., KETELS, C.H.M. (2003). UK Competitiveness: moving to the next stage. Institute of strategy and competitiveness, Harvard Business School: DTI Economics paper n. 3.
- PRAVDA (2003). Naša pracovná sila je proti únii stále lacná. *ČTK*, 5.8.2003, 12.
- PROFANTOVÁ, N. (2011). Samova ríša; príbeh kráľa – cudzinca, ktorý nebol nikdy porazený. *Historická revue*, XXII, 8, 6-10.
- RADVÁNI, P. (1983). Mesto a jeho obraz. *Geografický časopis*, 35, 4, 395-408.
- RATKOŠ, P. (1984). Kontinuita slovanského osídlenia v 9. – 11. storočí. In: Marsina, R. ed., *Slovenský ľud po rozpade Veľkomoravskej ríše*. Bratislava: Veda, 13-38.
- RAWORTH, K. (2018). *Doughnut Economics: Seven Ways to Think Like a 21st-Century Economist*. London: Cornerstone, 384 s.
- RIEVAJOVÁ, E., STANEK, V., KRAUSOVÁ, A. (1997). Transformácia sociálnej sféry v Slovenskej republike. Bratislava: Sprint, 203 s.
- ROJKO, A. (2017). Industry 4.0 concept: background and overview. *International Journal of Interactive Mobile Technologies*, 11, 5, 77-90.
- RUSNÁK, J. (2012). Nové trendy v ekonomickej geografii: evolučne orientovaná, komplexne založená a sieťová perspektíva. Dizertačná práca, PRIF UK Bratislava, s. 155.
- RUSNÁK, J., KOREC, P. (2013). Alternatívne koncepcie postsocialistickej transformácie. *Ekonomický časopis*, roč. 61, č. 4, s. 396-418.
- RUTTKAY, M. (2012). Bratia, ktorí menili svet - Konštantín a Metod. Panis, B., Ruttkay, M., Turčan, V. eds., *Zborník z vedeckej konferencie*, Bratislava, SNM Bratislava a AÚ SAV Nitra, 248 s., 115-144.
- RUTTKAY, T. A., VELIKÁ, D. (1994). Nitra. Bratislava, Agentúra DaVel., 111 s.
- RÚZ (2019). Register účtových závierok. <http://www.registeruz.sk/cruz-public/domain/accountingentity/simplesearch> (2019-11-01)
- SCHWAB, K. (2017). *The fourth industrial revolution*. UK: Portfolio Penguin.
- SK NACE (2019). Štatistická klasifikácia ekonomických činností. C – Priemyselná výroba. Dostupné na <http://www.nace.sk/> (2019-08-07).
- SASD (2004-19). Prehľad konfesionality obyvateľstva obcí Slovenska v sčítaniach 1869-2011. http://sasd.sav.sk/sk/data_katalog_abs.php?id=sasd_2011002 (2019-09-20)
- SMITH, A. (1998). *Reconstructing the Regional Economy: Industrial Transformation and Regional Development in Slovakia*. Edward Elgar. s. 434.
- SMITH, A., ROCHOVSKÁ, A. (2006). Neo-Liberalism and Post-Socialist Urban Transformation: Poverty, Inequality and the City. *Acta Geographica Universitatis Comenianae* 48, 43-54.
- SOKOL, M. (2001). Central and Eastern Europe a decade after the fall of state-socialism: Regional dimensions of transition processes. *Regional Studies*, 35, 7, 645-655.
- SOROS, G. (2002). *O globalizácii (Ako funguje globálny kapitalizmus a ako ho zlepšiť)*. Kalligram, Bratislava.
- STANĚK, P. (1999). *Globalizácia svetovej ekonomiky*. EPOS, Bratislava.
- STANĚK, P., IVANOVÁ, P. (2017). *Spoločnosť 5.0*. Wolters Kluwer, s.r.o., 171 s.
- STAŠÁKOVÁ, G., KULLA, M. (2016). Pamiatky industriálneho dedičstva a ich význam pre rozvoj cestovného ruchu na Slovensku. *Geographia Cassoviensis*. X., 2, 159-174.
- STEINHÜBEL, (1998). Pôvod a najstaršie dejiny Nitrianskeho kniežatva. *Historický časopis*, 46, 3, 369-416.
- STIGLITZ, J., E. (2006). Ako napraviť globalizáciu. *Project Syndicate*, Pravda, 9. septembra 2006, príloha denníka, s. III.
- STIGLITZ, J. (2012). *The Price of Inequality: How Today's Divided Society Endangers Our Future*. W.W. Norton & Company, 316 p.
- STRYJAKIEWICZ, T. (1999). *Adaptacja przestrzenna przemysłu w Polsce w warunkach transformacji*. Poznań: UAM.

- STURGEON, T.J., MEMEDOVIC, O., VAN BIESEBROECK, J., GEREFFI, G. 2009. Globalisation of the automotive industry: main features and trends. *International Journal of Technological Learning, Innovation and Development*, 2, 7-24.
- STURGEON, T. J., VAN BIESEBROECK, J. 2011. Global value chains in the automotive industry: an enhanced role for developing countries? *International Journal of Technological Learning, Innovation and Development*, 4, 181-205.
- ŠÝKORA, L. (2000). Globalizace a její společenské a geografické důsledky. In: Jehlička, P., Tomeš, J., Daněk, P. eds., *Stát, prostor, politika (vybrané otázky politické geografie)*. Karlova Univerzita, Praha, 59-79.
- ŠZÉKELY, V. (1997). Geografia priemyslu na Slovensku v rokoch 1961-1995; monitoring najvýznamnejších slovenských geografických periodických a neperiodických časopisov. *Geografický časopis*, 49, 2, 145-161.
- ŠIKULA, M. (2006): Konkurencieschopnosť v súradniciach globalizácie. *Ekonomický časopis*, 54, 10, 965 – 982.
- ŠPIESZ, A. (1972). Remeslá na Slovensku v období existencie cechov. VSAV, Bratislava, 341 s.
- ŠR SR (2019). Štatistická ročenka Slovenskej republiky 2018. Bratislava.
- ŠTEFANČÍK, R. (2012). Kampaň dvoch svetov. In: SME, roč. 20, č. 49, Bratislava, s. 17 (1.3.2012).
- ŠTEFANOVIČOVÁ, T. (2011). Veľká Morava; vznik a vývoj. *Historická revue*, XXII, 8, 34-43.
- ŠUŠKA, P. (2008). Urbánna transformácia a historické dedičstvo – prípad Bratislavy. *Geographia Cassoviensis*, 2, 1, 176-180.
- ŠUŠKA, P. (2011). Aktivne občianstvo a politika premien mestského prostredia v postsocialistickej Bratislave. *Geographia Slovaca* 29, Bratislava, GÚ SAV, 145 s.
- ŠUŠKA, P. (2019). Historické a priemyselné štruktúry v meniacej sa mestskej krajine Bratislavy. *Geografický časopis*, 71, 3, 241-262.
- ŠUVADA, M. (2015). Rómovia v slovenských mestách. Bratislava, POMS, 168 s.
- ŠÚ SR (2019). Organizačná štatistika. Informačný servis. Bratislava, Nitra, Banská Bystrica.
- ŠVEC, A., HALÁMEK, K. (1987). Azbestocementový priemysel na Slovensku jubiluje. Nitra, Azbestocementové závody, 92 s.
- THER, P. (2016). Nový porádek na starém kontinente; příběh neoliberální Evropy. Libri, Praha, 357 s.
- TICKELL, A., PECK, J. A. (1992). Accumulation, regulation and the geographies of post-Fordism: missing links in regulationist research. *Progress in Human Geography*, 16, 2, 190-218.
- TIŠLIAR, P. (2011). Náčrt ekonomickej aktivity obyvateľstva Slovenska v medzivojnovom období na základe výsledkov sčítaní ľudu. In: Fukasová, D., Fialová, I. (eds.) *Kapitoly z dejín hospodárskeho vývinu Slovenska v medzivojnovom období (1918 – 1939)*. Bratislava: Slovenský národný archív v Bratislave, b33 – 60.
- TOFLER, A. (1980). *The Third Wave*. Bantam Books, New York, 212 s.
- TOFFLER, A., TOFFLEROVÁ, H. (1996): *Nová civilizace. Třetí vlna a jej důsledky*. Dokořán. Praha
- TOUŠEK, V., VANČURA, M., MINTÁLOVÁ, T., eds. (2013). *Inovácie Zlín*. Olomouc, UP Olomouc, 241 s.
- TVRDONĚ, J. (2006). Rola regionálnych politik a európskych integračných procesov pri regionálnom rozvoji a riešení regionálnych disparít z hospodárskeho hľadiska. *Regionálna diferenciácia Slovenska v podkladových štúdiách*. Bratislava, Sociologický ústav SAV, 380-399.
- URBAN, L. (2017). *Sociologie; klíčová témata a pojmy*. Grada, Praha, 232 s.
- USTUNDAG, A., CEVIKAN, E., eds. (2018). *Industry 4 0 managing the digital transformation*. Cham: Springer. Dostupné na <https://issuu.com/tiago864/docs/industry-4-0-managing-the-digital-t> (2019-08-16).
- VALENT, Š. (1995). Nitra. Banská Bystrica, AB ART press. 31 s.
- VAN ESSOVÁ, M. (2009). Uruk. Norwich, J.J., ed. *Príběhy velkých měst*. Bratislava, Alias Press s.r.o., 14-16.
- VARSÍK, B. (1972). Zo slovenského stredoveku (výber historických štúdií a článkov z rokov 1946 – 1969). Bratislava, Veda, 538 s.

- VELKÁ MORAVA, (2019). Dostupné na https://sk.wikipedia.org/wiki/Ve%C4%Bek%C3%A1_Morava (2019-09-18)
- VEREŠ, M. (2005). Slovensko, formovanie sa územia a národa. Bratislava, Univerzita Komenského, 176 s.
- VEREŠÍK, J. (1974). Mestá. In: Lukniš, M., Princ, J. (eds): Slovensko: Eud, 1. časť. Obzor, Bratislava, 522-577.
- VONTORČÍK, E. (1988). Nitra starobylá a súčasná. Bratislava, Príroda. 80 s.
- WEBER, A. (1929). Theory of the Location of Industries (Preklad z nem. originálu „Über den Standort der Industrie“ publikovanom v r.1909). Chicago, The University of Chicago Press.
- WECLAWOWICZ, G. (1992). The socio-spatial structure of the socialist cities in East-Central Europe: the case of Poland, Czechoslovakia and Hungary. Urban and Rural Geography, Venezia: Cafoscarina, 129-140.
- WECLAWOWICZ, G. (1997). The changing socio-spatial patterns in Polish cities In: Kovács Z., Wiessner R. eds. Prozesse und Perspektiven der Stadtentwicklung in Ostmitteleuropa, Münchener Geographische Hefte, 76, 75-81.
- WFE (2015-19). Fourth Industrial Revolution. Dostupné na <https://www.weforum.org/search?query=industry+revolution> (2019-08-20).
- Z DEJÍN PIVOVARNÍCTVA, SLADOVNÍCTVA A CHMELIARSTVA NA SLOVENSKU (1993). Trnava, Západoslovenské múzeum. 114 s.
- ZARYCKI, T. (2007): History and regional development. A controversy over the 'right' interpretation of the role of history in the development of the Polish regions. Geoforum, 38, 3, 458 – 493.
- ZARYCKI, T. (2010). Orientalism and images of Eastern Poland. In: Stefański, M. ed., Endogenous factors in development of the Eastern Poland, Lublin, 73-88.
- ZUBÁCKA, I. (1997): Nitra za prvej Československej republiky. FHV UKF Nitra, 152 s.
- ŽENKA, J., PAVLÍNEK, P. (2013). Český automobilový průmysl v globálních produkčních sítích: regionální souvislosti rozvoje v období 1998-2008. Geografie, 118, 2, 116-137.
- ŽENKA, J., NOVOTNÝ, J., CSANK, P. (2014). Regional Competitiveness in Central European Countries: in Search of Useful Conceptual Framework. European Planning Studies, 22, 1, 164-183.
- ŽUFFA, R. (2019a). „Made in Slovakia“ má aj v Nemecku svoju váhu. Trend, 39, príloha, 3.10.2019, 8-10.
- ŽUFFA, R. (2019b). Pán Jaguar: nitrianska šelma je pripravená zaútočiť. Trend, 39, 3.10.2019, 14-17.
- ŽUFFA, R. (2019c). Krajina, ktorá môže potiahnuť ostatných. Trend, 39, príloha, 3.10.2019, 16-17.

Žijeme dnes v dynamickom a turbulentnom čase. Ale to si hovoria ľudia už viac ako 200 rokov. Prečo práve 200 rokov? Pretože pred niečo viac ako 200 rokmi sa v aktivitách človeka začala objavovať nová aktivita, priemysel. Strojová výroba veľkého množstva kvalitou rovnakých výrobkov, priniesla zlom v živote človeka. Začalo sa žiť lepšie, počet ľudí na Zemi začal prudko stúpať, krajina, dovtedy najmä s prívlastkom prírodná, sa začala meniť na krajinu s prívlastkom kultúrna, v ktorej začali dominovať mestá a priemysel. Celý tento vývoj, aj keď trochu oneskorene, zasiahol aj Slovensko a Nitru. Nitra, mesto donedávna známe najmä prívlastkami milá či starobylá, kolíska kresťanstva, centrum poľnohospodárskej výroby, školstva, vedy a výskumu a výstavníctva, prípadne mesto škôl, začína získavať ďalší prívlastok, priemyselné mesto. Vďaka príchodu automobilového závodu britsko-indickej spoločnosti Jaguar Land Rover, sa Nitra zaradila na sklonku druhého desaťročia 21. storočia medzi významné stredoeurópske centrá automobilového priemyslu. Mesto má svoju, aj v slovenských podmienkach, nie príliš silnú tradíciu priemyslu, spojenú s parným mlynom Arpád, pivovarom, tehelňou, ferenitkou a ďalšími firmami založenými ešte za Rakúsko-Uhorska alebo 1. Československej republiky, či neskôr, v procese socialistickej industrializácie s Plastikou, n.p., Pletou, n.p., Elitexom, n.p. a ďalšími malými, či stredne veľkými závodmi, ktoré dotvárali obraz mesta pod Zoborom. Dnes sa to však, zdá sa, mení. Priemyselný park Nitra-Sever, kde sa nachádza už viac ako 20 priemyselných firiem, elektronický, či elektrotechnický podnik Foxconn a SEC, ale najmä spomínaný automobilový závod Jaguar Land Rover, nás „núti“ vnímať Nitru hlavne ako priemyselné mesto. Na príklade Nitry je možné sledovať, ako mesto postupne rástlo, paralelne s rozvojom jeho funkcií, administratívnej, religióznej, výrobnnej, obchodnej, školskej a iných. Dnes je už výrazne v popredí práve funkcia priemyselnej výroby. Áno, často sa stretávame s názormi, ktoré kritizujú „veľké plechové krabice“, ktoré rastú na Slovensku ako huby po daždi, zaberajú poľnohospodársku pôdu a ničia našu krajinu. Áno, priemysel a najmä súčasný „boom“ výroby automobilov, je dnes u nás dôležitá téma na diskusiu. Vyššie spomínané skutočnosti sa stali inšpiráciou predložiť odbornej, akademickej i laickej verejnosti pohľad ekonomických geografov na priemysel v meste. Je zrejmé, že súčasný rozvoj priemyslu prináša Nitre nielen možnosti rozvoja, ale aj celý rad výziev, a asi aj problémov, ktoré je potrebné riešiť.

***Pavol Korec** je profesorom na Katedre ekonomickej a sociálnej geografie, demografie a územného rozvoja Prírodovedeckej fakulty Univerzity Komenského v Bratislave. Vo vedecko-výskumnej a pedagogickej práci sa venuje najmä sociálnym a ekonomickým problémom miest, otázkam regionálneho rozvoja Slovenska a vplyvom globalizácie na široko chápaný spoločenský vývoj. Absolvoval niekoľko študijných pobytov v Nemecku, Švajčiarsku, Poľsku, Indii, Japonsku, Gruzínsku i v iných krajinách. Výsledky svojej vedecko-výskumnej práce publikoval vo viac ako 140 pôvodných prácach v domácich a zahraničných časopisoch.*

***Dagmar Popjaková** pracuje ako docentka, a vyučuje regionálnu geografiu a didaktiku geografie momentálne na Katedre geografie a geológie Fakulty prírodných vied Univerzity Mateja Bela v Banskej Bystrici. Má za sebou kariéru ekonomickej geografky na akademických pracoviskách v Prešove, Bratislave, aj Českých Budějoviciach. V deväťdesiatych rokoch a na prelome milénii sa venovala práve problémom transformácie priemyslu na Slovensku a v stredoeurópskom priestore. Publikovala desiatky odborných štúdií na túto tému, na ktoré má viac ako stovku citačných ohlasov slovenskej i zahraničnej proveniencie.*