

PRIEMYSEL V NITRE, OD PARNÉHO MLYNU ARPÁD, CEZ PLASTIKU, N. P., K JAGUAR LAND ROVER SLOVAKIA

Pavol Korec ¹, Dagmar Popjaková ²

¹ *Univerzita Komenského v Bratislave, Prírodovedecká fakulta, Katedra ekonomickej a sociálnej geografie, demografie a územného rozvoja, mail: pavol.korec@uniba.sk,*

² *Univerzita Mateja Bela v Banskej Bystrici, Fakulta prírodných vied, Katedra geografie a geológie, mail: dagmar.popjakova@umb.sk*

Abstract: The industry of Nitra has been developing for 150 years now. Industrial growth pattern of the city is similar to the one of the Slovak industry. It can be divided into four phases that reflect socio-political changes, stimuli for industrial development and the related changes of industry. Industry was an important economic activity in the history of Nitra and largely influenced the city. After the first phase represented by the first industrial plants from the end of the 19th century, an important period related to the industrial revolution took place after the World War II. The economic transformation after the Velvet Revolution in 1989 caused the industrial crisis and downturn of production in the 1990's, and the economic stabilisation from the beginning of the 21st century. A new situation is signaled by the arrival of Jaguar Land Rover Slovakia, which is one of the largest investments in Europe after 2010. That is why it is interesting to study how the industry of Nitra developed until this time. The aim of the paper is to present important facts about Nitra and Slovak industry development using a simple method of historical and geographic analysis.

Keywords: Nitra, industry, three stages of development, industrial transformation, territorial distribution, industrial park, Jaguar Land Rover Slovakia

1 ÚVOD

Prečo priemysel v Nitre? Rozhodnutie napísať príspevok na túto tému odôvodňujú minimálne dve skutočnosti. Prvou je zistenie, že vývoj priemyslu v Nitre je určitým modelovým príkladom vývoja priemyslu na Slovensku, prípadne vývoja priemyslu vo veľkých mestách 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 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 dnes vedú veľmi zaujímavé diskusie (Sturgeon et al., 2009; Sturgeon et al., 2011; Pavlínek, 2018, 2019).

Slovensko sa všeobecne považuje za mladé priemyselné územie. Na druhej strane, história aktivít majúcich charakter priemyselnej výroby pred nástupom moderného priemyslu na Slovensku, najmä ťažba a spracovanie rúd farebných kovov a železa, tu má dlhú históriu a siaha ďaleko do minulosti. V zhode s viacerými autormi (Jaura, 1988; Mládek, 1990 ai.) však priemysel dlhé obdobie nemal dominantné postavenie v hospodárstve Slovenska. Prakticky až v období 1948 – 1985 bola ukončená industrializácia Slovenska a zhruba od 70-tych rokov 20. storočia, keď sa naplno rozbehla výroba vo viacerých, v komunistickej ére vybudovaných priemyselných závodoch, získava priemysel zodpovedajúce postavenie v ekonomike Slovenska.

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, ktoré sa dotkli Slovenska (Mládek, 1990; Popjaková, 1998; Kulla, 2005 ai.). 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 tab. 1.

Tabuľka 1 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 | - všeobecný hospodársky rozvoj Uhorska - hromadenie domáceho kapitálu - prílev zahraničného kapitálu - rôzne formy štátnej podpory | - nástup rozvoja moderného priemyslu - rýchly rozvoj výstavby priemyselných závodov - výstavba veľkých priemyselných závodov |
| 1918 – 1948 vznik Československej republiky | - strata rakúsko-uhorských trhov - prerušenie vzťahov s Budapešťou a Viedňou - úbytok rakúskeho kapitálu - tendencie premiestniť priemyselnú výrobu do Čiech | - 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 |

Prameň: Zostavené autormi

1. etapa – počiatočná etapa rozvoja priemyslu. Jej začiatky siahajú v 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 výrobou 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.

2. 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 2. 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.

3. etapa – je vo všeobecnosti označovaná ako postfordizmus alebo v spojení s vývojom spoločnosti všeobecne, postmodernizmus. Vo svete začína od začiatku spomínaných 70-tych 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. 4). 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 do začiatku 90. rokov 20. storočia, keď sme sa po páde „železnej opony“ stali ekonomicky súčasťou globálnej svetovej spoločnosti. Túto etapu môžeme charakterizovať nasledovnými prejavmi:

- vo vyspelých štátoch je pre ňu 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 atď.,
- 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 atď.),
- 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.

2 VÝVOJ PRIEMYSLU V NITRE OD 19. STOROČIA DO ROKU 1945

2.1 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 prílev zahraničného kapitálu. Prijaté boli tieto zákony (Halloun, 1995):

1. Poskytovanie úľav na daniach a 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 mezivojnovom období, českí národohospodári označovali túto hospodársku politiku Uhorska za „skleníkovú“, z čoho vyplývalo, že slovenský priemysel pred rokom 1918 bol vybudovaný pod umelou ochranou a nie za prirodzených trhových podmienok, a preto je menej konkurencie schopný v trhovej ekonomike.

Do Uhorska prichádzal najmä rakúsky, francúzsky, anglický a nemecký kapitál. Slovenská buržoázia nemala jednak dostatok finančných prostriedkov pre priemyselné podnikanie, jednak jej v podnikaní bránili politické bariéry. Na Slovensko, pri rozvoji priemyslu pred 1. svetovou vojnou, takto prichádzal najmä uhorský kapitál. Viacerí autori upozorňujú, že industrializácia Slovenska sa stala jedným z nástrojov maďarizácie na Slovensku.

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 a len 5 viac ako 1000 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 vybudovalo 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 len asi 20,9 %, zatiaľ čo v poľnohospodárstve, lesníctve a rybárstve pracovalo až 52,7 % v povolani činného obyvateľstva (Halloun, 1995).

2.2 Vývoj priemyslu do roku 1918 v Nitre

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 zameral 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 vybudoval prvý parný mlyn Arpád. V mlyne pracovalo 65 robotníkov. Neskôr sa ich počet zvýšil až na 100. Mlyn tvorilo sedem budov postavených na ploche 0,66 hektára. 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 v čase začiatku výroby pohybovala okolo 500 q spracovaného obilia denne (Krčmár, 2006).

V roku 1895 bol založený Nitriansky pivovar a sladovňa s ročnou produkciou okolo 12 500 hl piva a približne 2 700 q sladu. V tomto závode pracovalo v čase uvedenia do prevádzky 30 robotníkov. Pivovar viackrát vyhorel, v čase medzivojnovej 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 a Zemene, 1998). Neskôr boli v priestoroch pivovaru umiestnené továreň na výrobu salámy, sklady na tabak a soľ a sušiareň zeleniny. Po vzniku Československej republiky (ČSR) v roku 1918, najmä v rokoch 1923 – 1924 začína na Slovensko v omnoho väčšej miere prenikať české pivo, ktoré predstavovalo silnú konkurenciu slovenským pivovarov. Brzdou slovenských pivovarov, napokon ako 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.

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, 1977).

Dôležitým faktorom rozvoja priemyselnej výroby v Nitre, bolo sprevádzkovanie železnice Palárikovo – Šurany – Nitra v roku 1876. Dovtedy, od roku 1850, bola najbližšia železničná stanica v Trnovci n/Váhom (22 km od Nitry). Železničnú trať

v úseku Nitra – Lužianky – Topoľčany otvorili až v roku 1881, 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 1. svetovou vojnou existoval aj podnik Nitrianska malovňa porcelánu. Majitelia si objednávali hotové kameninové taniere a misky zo Znojma a z Wilhelmsburgu, ktoré potom v závode v Nitre pomaľovali a vypaľovali. Už skôr boli v Nitre aj tri tehelne, biskupská, mestská i súkromná. Magistrát mesta v roku 1890 na mieste mestskej tehelne postavil modernú kruhovú tehliarsku pec. Ďalšia tehelná pribudla neskôr aj v Mlynárčiach. Plynáreň dali do prevádzky v roku 1890 a jej pričinením 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 zamestnancov, neskôr sa ich počet zvýšil na 21 (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 42 rôznych časopisov a novín (Krčmár, 2006).

Pri sumarizovaní vývoja priemyslu v Nitre v období pred rokom 1918 treba uviesť predovšetkým nasledovné skutočnosti, ktoré boli vlastne typické pre vývoj priemyslu na celom území Slovenska:

1/ Rok 1914 môžeme považovať za zavŕšenie procesu „priemyselnej revolúcie“ v Nitre a na Slovensku všeobecne, jej počiatky siahajú 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 v tom období ešte len začali rozvíjať, pričom vo vyspelých krajinách sa stali kľúčovými už v poslednej tretine 19. storočia.

2/ Priemysel Nitry sa vyznačoval nízkym počtom zamestnaných v jednotlivých priemyselných závodoch. Celkovo sa v tomto období priemysel Slovenska vyznačoval nízkym stupňom koncentrácie. 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 1000 zamestnancov (Kopačka 1988).

3/ V období pred 1. 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 len asi 179 000 ľudí, čo bolo 17,8 % aktívnych v hospodárstve Slovenska, zatiaľ čo v poľnohospodárstve a lesníctve ich pracovalo až 62,6 %. V Česku sa počet zamestnaných v priemysle a remeslách s počtom zamestnaných v poľnohospodárstve, vyrovnal už v roku 1892.

4/ 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 ai.).

2.3 Vývoj priemyslu v medzivojnovom období, do roku 1948

Tým, že bol slovenský priemysel po vzniku Československej republiky (ČSR) postavený do pozície „rovného s rovným“ na trhu s českým priemyslom, znamenalo to preň značnú nevýhodu, ktorá pramenila z pozície ekonomicky slabšieho partnera. Na českú časť novej ČSR pripadalo okolo 75 % priemyselnej výroby celej bývalej Rakúsko-uhorskej monarchie. Pri vzniku ČSR v roku 1918, z celkového počtu zamestnaných v priemysle v novej republike, pripadalo na priemysel Slovenska len 8,5 %. To, že slovenský priemysel bol po vzniku ČSR postavený do pozície „rovného s rovným“ na trhu s českým priemyslom, znamenalo preň značnú nevýhodu, ktorá pramenila z pozície ekonomicky slabšieho partnera. Slovenský priemysel bol ponechaný vlastnému osudu v podmienkach horšej konkurenčnej schopnosti vo väčšine odvetví. Karvaš (1933) charakterizoval obdobie po vzniku ČSR nasledovne: „Liberalistický princíp voľnej súťaže, ktorý sa uplatňoval na celom území štátu, 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 (ekonomicky tak rozdielných 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 ČSR 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 Česku (ii), stratu trhov pre odbyt výrobkov priemyslu Slovenska, hlavne stratu trhov v Uhorsku, pred rokom 1918 najväčší rozvoj zaznamenali na území Slovenska tie odvetvia priemyslu, ktoré využívali domáce surovinové zdroje a zároveň ich výrobky nachádzali odbyt na uhorských trhoch (iii), ekonomickú zaostalosť územia Slovenska, vrátane úrovne dopravnej infraštruktúry a jej nevyhovujúcej regionálnej štruktúry, v porovnaní s českými krajinami; na Slovensku bola stále nepriaznivá aj dopravná tarifná politika, čo viedlo k vysokým dopravným nákladom v priemyselnej výrobe (iv) a nakoniec nízku kúpyschopnosť obyvateľstva Slovenska (v) (Jaura, 1988).

Veľká časť českých národohospodárov zastávala v podstate názor, že historické krajiny (rozumej dnešné Česko, pozn. autorov) sú priemyselné, Slovensko je poľnohospodárske. Jeho priemysel je väčšinou umelý a skleníkový, v zmysle, že vznikol za podmienok protekcionizmu v Uhorsku a môže fungovať len pomocou intervencií. Klega (1923 in Korec, 1994) k tomu napísal: „Priemysel na Slovensku sa prispôsobuje novým podmienkam menej pružne než priemysel v Česku. Príčinou toho je, že veľká časť priemyslu vznikla na Slovensku príliš rýchlo a umelo s vládovou pomocou, zatiaľ čo priemysel v Čechách vznikol dlhú dobu prirodzenou cestou, úsilím podnikateľov v prostredí ostrej vzájomnej konkurencie.“ Podľa českých národohospodárov sa z ekonomických dôvodov rozvoj priemyslu na Slovensku nedal realizovať. Slovensko sa malo zamerať na poľnohospodárstvo a vybudovať ho.

Uvedený vývoj priemyslu na Slovensku však treba vidieť aj z pohľadu ekonomiky nového štátu ČSR. Je zrejmé, že aj v roku 1918 bola ekonomická efektívnosť výroby, a z toho plynúce zisky, prvoradá. 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, 198; Haloun, 1995).

Predpokladom pokračovania industrializácie Slovenska aj po roku 1918 bol samozrejme aj dostatok finančných prostriedkov, potrebných 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 kritической 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 Nítry. Jedným z priemyselných závodov mesta, ktorý prežil, 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. Denne vyprodukovali 9 000 kusov ferenitu rozmeru 40x40 cm. Závod Ferrenit predstavoval za prvej republiky najkoncentrovanejšiu priemyselnú zamestnanosť v Nitre, pracovalo v ňom takmer 20 % všetkých priemyselných robotníkov mesta (Fusek a Zemene, 1998).

Z novozaložených podnikov mali najväčší význam cukrovar, tabaková továreň a Ľankop, závod na spracovanie konopí a ľanu. Nitriansky cukrovar začal pracovať v roku 1927. Zo základnej suroviny cukrovej repy vyrábal surový cukor, cukrovú múčku, kryštálový 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 vznikla ako štátny podnik roku 1930 pod názvom Komisia pre nákup tabaku v Nitre. Spočiatku sídlila v priestoroch bývalého pivovaru, od roku 1937 vo vlastných objektoch na Dražovskej ceste. Továreň mala sezónny charakter, počas kampane zamestnávala 200 – 300 robotníkov (Fusek a Zemene, 1998). Závod „Ľankop“, prvé slovenské družstvo pre spracovanie ľanu a konopia v Ivanke pri Dunaji začal vyrábať výrobky z ľanu a konope v júli 1938. Ročne spracoval 250 vagónov konope na polotovar, pričom až 90 % produkcie bolo určených na vývoz do zahraničia. Družstvo zamestnávalo 130 pracovníkov.

K dovedajším tlačiarňam pribudli ešte novozaložené podniky, Lev-kníhtlačiar-sky 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).

V medzivojnovom období vzrástol počet nitrianskych priemyselných závodov o 12 nových akciových a družstevných firiem. Je paradoxné, že novoutvorené podniky takmer nezvýšili počet pracovných príležitostí. Spôsobila to skutočnosť, že v 30. rokoch zanikli dva väčšie podniky, škrobáreň a pivovar, a že väčšina závodov mala odbytové problémy a bola nútená obmedzovať výrobu a znižovať stavy zamestnancov. Nitra sa v tomto 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, mala až 500 zamestnancov) nevybudoval ani jeden väčší závod (Drgoňa, 1968). Priemyselná výroba zaostávala aj v rámci celého Slovenska. Veľmi pomalý rast podielu zamestnaných v priemysle a výrobných živnostiach pred rokom 1948 je uvedený v tab. 2. V roku 1948 predstavoval podiel zamestnaných v priemysle a výrobných živnostiach prakticky len polovicu zamestnanosti v poľnohospodárstve.

Tabuľka 2 Podiel obyvateľstva v hlavných odvetviach hospodárstva na Slovensku (v %)

| Povolanie | 1900 | 1910 | 1921 | 1930 | 1946 |
|------------------------------|------|------|------|------|------|
| Poľnohospodárstvo | 66,3 | 62,6 | 60,6 | 56,8 | 48,1 |
| Priemysel a výrobné živnosti | 15,8 | 18,4 | 17,4 | 19,1 | 22,7 |

Zdroj: Jaura (1988)

3 VÝVOJ PRIEMYSLU V NITRE V ROKOCH 1948 – 1989

Priemysel Slovenska bol po skončení 2. svetovej vojny vo veľmi zlom stave. Československo bolo 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 zničených a väčšina komunikácií, či už 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 objemu výroby z roku 1944 (Červený a kol., 1962).

Vláda ČSR preto prijala už v roku 1946 dvojiročný hospodársky plán, ktorého základná úloha, týkajúca sa osobitne Slovenska, znela: „prispiet' k urýchlenému vyrovnaniu hospodárskej úrovne Slovenska s českými krajinami, najmä dokonalejším využitím jeho surovinových a energetických zdrojov, pracovných síl, vytvorením nových pracovných príležitostí na Slovensku“. Východisko z kritickéj situácie na Slovensku bolo najmä v rozvoji priemyslu, ktorému bol predpísaný nielen veľký nárast objemu výroby, ale mal vytvorit' 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 80 000 pracovníkov. V rokoch 1946 – 1948 sa začalo stavať na Slovensku vyše 40 nových priemyselných závodov a energetických stavieb (Červený a kol., 1962).

3.1 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, 1992; Mládek, 1990; Kulla, 2005 ai.). Ekonomicke zaostalé územie Slovenska s dominujúcou poľnohospodárskou základňou sa zmenilo na priemyselno-poľnohospodársku krajinu, ktorej výrobný potenciál sa stal významnou súčasťou celej československej ekonomiky.

Treba poznamenať, že po víťazstve Komunistickej strany vo februári 1948 a nástupe komunistov do vlády ČSR v súlade s ideológiou komunizmu, sa jednou z priorit 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.

V období 1948 – 1985 sa počet pracujúcich v priemysle zvýšil štvornásobne, z 206 na 806 tisíc, do roku 1960 stúpol približne na 400 tisíc a do roku 1970 asi na 600 tisíc. Za to isté obdobie klesol počet zamestnaných v poľnohospodárstve z približne 800 na 368 tisíc. Celkovo, 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 1/3 ekonomicke aktívneho obyva-

teľstva Slovenska. 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 ČSR, 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).

Vyrovňavanie hospodárskeho rozvoja a životnej úrovne po roku 1948 sa nevzťahovalo len na Slovensko v porovnaní s Českom, ale, ako sme uviedli už skôr, ale i v rámci jednotlivých regiónov Slovenska. Je zrejmé, že pred 2. svetovou vojnou bolo západne Slovensko hospodársky, rozumej priemyselne, rozvinutejšie ako ostatné jeho regióny (Mareš, 1988; Jaura, 1988; Kopačka, 1992; Mládek, 1990; Halloun, 1995 ai.). Približne od 60. rokov, v druhej etape rozvoja slovenského priemyslu sa začínajú nové priemyselné závody lokalizovať rovnomerne po území Slovenska. Priemysel, často jediný priemyselný závod, sa stáva bázou rozvoja jednotlivých miest a ich regiónov.

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 intenzifikáciat, t. j. kvalitatívne zmeny pred rokom 1989 neprebehli. Autori zaoberajúci sa vývojom priemyslu Slovenska v období socialistickej industrializácie (Mareš, 1988; Kopačka, 1992; Mládek, 1990; Halloun, 1995 ai.) poukazovali na niektoré negatíva vývoja priemyslu v rokoch 1948 – 1989. Spomedzi viacerých, treba podľa uvedených autorov upozorniť predovšetkým na nasledovné:

- na Slovensku sa vytvorila nevhodná odvetvová štruktúra priemyslu,
- priemysel bol síce na území krajiny rozmiestnený pomerne rovnomerne, ale priestorový rozvoj priemyslu viedol k vzniku disproporcií medzi potenciálom regiónov a požiadavkami priemyslu,
- extenzívnym rozvojom priemyslu bolo vážne narušené životné prostredie,
- na rozvoj priemyslu, a vlastne celej regionálnej štruktúry Slovenska, nepriaznivo vplývali aj niektoré nedostatky v organizácii a riadení priemyslu, keď prakticky 100 %-ným vlastníkom priemyslu bol štát.

3.2 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 20. 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, výstavba veľkých sídlisk ai.) (Fusek a Zemene, 1998).

Kým do 50. rokov 20. storočia sa v Nitre nachádzalo predovšetkým veľa najmä 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 ai.), neskôr sa v odvetvovej štruktúre priemyslu Nitry „presadzujú“ aj iné odvetvia. Politickým rozhodnutiami na konci 50. rokov 20. storočia na úrovni vlády, začalo v Nitre obdobie vzniku nových veľkých priemyselných závodov už aj z iných odvetví priemyslu, ktoré 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 (Ferrenit, mlyn, pivovar, cukrovar). Postupným aditívnym rozširovaním mesta, ďalšou výstavbou najmä obytných komplexov, sa dostali tieto priemyselné závody do súvisle zastavaného mestského prostredia, kde pôsobili negatívne na životné prostredie (exhaláty, hluk, doprava ai.). Túto črtu polohy priemyselných závodov postavených pred rokom 1948 môžeme pozorovať prakticky pri všetkých väčších mestách Slovenska (Bratislava, Košice, Prešov, Žilina, Banská Bystrica ai.).

Industrializácia Nitry výrazne zmenila mesto a jeho región, tradične poľnohospodárske mesto a okres sa zmenili na priemyselno-poľnohospodársky región. 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 elektrotechnickej, drevospracujúcej, polygrafickej a v chemickom priemysle (Fusek a 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 chemický závod Plastika, Elektrotechnické strojárne, Azbestocementové závody, nábytkársky závod Mier, Československé autoopravovne a textilný závod Pleta; v stavebníctve dominovali Pozemné stavby, Okresný stavebný podnik, Cestné stavby, Stavoprojekt ai. (Vontorčík, 1988, Fusek a Zemene, 1998).

Objemom výroby i počtom zamestnancov bol na konci 80. rokov 20. storočia stále najväčším priemyselným odvetvím v Nitre potravinársky priemysel. V Nitre bola podľa počtu závodov jedna z najväčších koncentrácií potravinárskeho priemyslu na Slovensku reprezentovaná pivovarom, cukrovarom, mäso priemyslom, mliekarenskou výrobou, mlynmi a pekárňami, vinárskymi závodmi, mraziarňami, konzervárňou a tabakovou výrobou. Potravinársky priemysel tvoril približne 2/5 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 najvýznamnejším odvetvím priemyslu v meste, bol vďaka závodov Plastika, n.p. a Bioveta, n.p., chemický priemysel. V roku 1989 pracovalo v priemysle Nitry takmer 14 tisíc ľudí, ktorí súčasne tvorili asi 55 % pracujúcich

v priemysle celého okresu. Toto do značnej miere vyvolávalo dennú dochádzku za prácou z obcí okresu, čo prinieslo veľký nárast na osobnú hromadnú verejnú dopravu, prevažne autobusovú, ale aj do určitej miery aj železničnú (Fusek a Zemene, 1998). Priložená tab. 3 poukazuje dynamický nárast počtu pracovníkov a počtu prevádzok v Nitre po roku 1948.

Tabuľka 3 Vývoj priemyslu v Nitre po roku 1948

| Ukazovateľ | 1949 | 1953 | 1956 | 1958 | 1961 | 1966 | 1974 | 1989 |
|-----------------------------|------|------|------|------|------|------|-------|-------|
| Priemerný počet pracovníkov | 2851 | 3396 | 6566 | 3432 | 4890 | 7378 | 10670 | 13896 |
| Počet závodov (prevádzok) | 19 | 19 | 23 | 23 | 23 | 28 | 29 | 42 |

Zdroj: Fojtík (1977), doplnené autormi

Kým v roku 1949 bolo v samotnom meste len 19 priemyselných závodov a prevádzok, ktoré zamestnávali necelých 3 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 40 rokov o 11 045, čo je 4,9-násobný nárast (Fojtík, 1977). Nové priemyselné podniky 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 tou zónou).

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 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 a 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 a 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 **Nitriansky pivovar**, založený v roku 1895, ktorý neskôr prešiel do národného podniku Západoslovenských pivovarov. Mal pivovarskú a sladovnícku výrobu. Okrem sladu a piva vyrábali aj sladové výtlačky, sušené kvasnice a pivovarský odpad slúžil viacerým potravinárskym podnikom aj mimo mesta. **Západosloven-**

ské pekárne, závod Nitra boli založené hneď v roku 1949 a zaoberali sa výrobou štandardných pekárenských výrobkov. V roku 1970 bolo vytvorené generálne riaditeľstvo trustu podnikov mlynského, pekárenského, cestovinárskeho a cukrárenského priemyslu v Bratislave. Bolo podriadené Ministerstvu poľnohospodárstva a výživy SSR. Riadilo činnosť národných podnikov Mlyny a cestovinárne v Piešťanoch, Mlyny a pekárne v Bratislave, Západoslovenské pekárne v Nitre, Stredoslovenské pekárne a cukrárne v Banskej Bystrici a Východoslovenské pekárne a cukrárne 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, Západoslovenské mlyny v Piešťanoch, Stredoslovenské mlyny v Košiciach. Tento mamutí národný podnik vyrábala vyše 80 % mlynskej výroby v roku 1976 a celú produkciu cestovín na Slovensku (Kol. autorov, 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 3 národné podniky Vinárskych závodov (Bratislava, Nitra a Košice) zlúčené do celoslovenského odborového podniku Vinárske závody so sídlom v Bratislave. Závod **Mraziarne**, ktorý patril do Slovenských mraziarní, n.p. so sídlom v Bratislave vznikol ako dôsledok rozširujúcej sa potravinárskej výroby a rozvoja nových technológií. Profil závodu bol pomerne jednoduchý, zaoberal sa zmrazovaním potravinárskych výrobkov. **Nitriansky cukrovar** sa okrem výroby samotného cukru zaoberal aj pridruženou konzervárenskou výrobou. Cukrovar patril 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 v roku 1948. Spracovával mäsové výrobky, pričom niektoré jeho výrobky (saláma Nitran, balená strojová šunka ai.) 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 „súputníka“ 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 2. svetovou vojnou. Do tohto odvetvia patrilo v Nitre len niekoľko menších závodov. **Ľanárske 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 dojčenský 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 2. svetovou vojnou. Lídrom odvetvia v meste boli **Azbesto-cementové závody**, ktorých predchodca Ferrenit pracoval v Nitre už od roku 1911. Závod vyrábala najmä krytinu, rúry, kanalizačné potrubia a obkladové lisované materiály a svojím významom mal zreteľný celoslovenský dosah. V podniku vyrábali aj ohňu odolnú, nehorľavú, anorganickú ochrannú dosku Dupronit. Koncom 80-tych rokov 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 a 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. Výstavba závodu v gescii Chemických závodov Wilhelma Piecka v Novákoch, začala v roku 1962 (Vtedy, 1964). Závod sa zaoberal výrobou plastických hmôt, predovšetkým obalových materiálov, veľkoplošných fólií a potrubných systémov. Vysoká spotreba vody v Plastike vyvolala spustenie novej čističky vody spolu s jej recykláciou pre technologické účely. Farmaceutický priemysel bol v meste zastúpený závo-dom **Bioveta**, ktorý sa zaoberal výrobou veterinárnych očkovacích sér a preparátov, biopreparátov, liečiv a krvných doplnkov pre hospodárske zvieratá pre celoštátnu potrebu, ale aj špeciálnych krmných 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 ai.).

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 a v roku 1930 dokonca až 34 živnostníkov stolárov a 8 tesárov. Drevársky priemysel bol v meste zastúpený jedným závo-dom na výrobu nábytku Mier, ktorý patrilo do národného podniku **Mier** so sídlom v Topoľčanoch.

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

3.3 Priemyselný závod Plastika, n.p.

Najvýznamnejším priemyselným závozom v Nitre bol prakticky podľa všetkých ukazovateľov priemyselnej výroby chemický závod Plastika, n.p. Závod sa začal stavať v roku 1962, v rámci vládou vytipovaných lokalít na umiestnenie chemického závodu zameraného na výrobky z plastických hmôt v rámci industrializácie Slovenska. Mal napomôcť zvýšeniu priemyselnej výroby, a tak zlepšeniu ekonomiky regiónu a zamestnanosti. Vzhľadom na to, že Nitra bola významným strediskom poľnohospodárskej výroby, bolo jedným z dôvodov lokalizácie závodu aj priame zameranie využitia jeho výrobkov v poľnohospodárstve (zavlažovacie systémy, veľkoplošné fólie, obalové materiály). V neposlednom rade mali na umiestnenie závodu vplyv aj ďalšie lokalizačné faktory ako dobrá poloha vzhľadom k surovinám, dopravné spojenia a aj samotný nedostatok pracovných síl.

Výstavba závodu začala v roku 1962 a prebehla v troch etapách: I. 1962 – 1970, II. 1967 – 1971 a III. 1974 – 1979. Spočiatku sa výroba zamerala na produkciu dosiek z ľahčeného polysterénu, 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 n.p. Plastika. Závod prešiel viacerými organizačnými zmenami. Najskôr ho začlenili k 1. 1. 1963 do výrobného-hospodárskej jednotky Chemické závody Wilhelma Piecka Nováky, v roku 1965 od 1. 7. už patril do výrobného-hospodárskej jednotky Fatra Napajedla. Od roku 1966 bol závod jednou z organizačných jednotiek podniku Československé závody gumárenského a plastikárskeho priemyslu v Gottwaldove. Až 1. 1. 1969 sa stal závod Plastika národným podnikom. Plastika, n.p. Nitra sa začlenila do organizačného celku generálne riaditeľstvo Slováckého priemyslu v Bratislave. Ekonomický rozvoj podniku bol ovplyvnený postupným prechodom na domácu surovinovú bázu. Veľkokapacitnými prepravníkmi sa denne vozili suroviny 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).

3.4 Vzťah industrializácie a urbanizácie regiónu Nitry

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 štrukturálnych 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 diferenciacny 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 ai.). Podľa práce Bašovský a Divinský (1991) sme mohli na konci 80-tych rokov 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. Zaujímavosťou o túto problematiku je možné odkázať na dve práce napísané po roku 1989, Bašovský (1995) a Bašovský a Divinský (1991). V priloženej tabuľke (tab. 4) 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 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 |
| Priem. prírastok za 10 rokov | | 0,060 | 0,100 | 0,533 | 0,033 | -0,095 |

Zdroj: Korec a kol. 2005, SOBD 2011

Počet obyvateľov žijúcich v mestách sa v roku 1991 v porovnaní s rokom 1950 zvýšil o výrazných 2,133 mil., čo predstavuje index rastu 3,51. Za toto isté obdobie sa celkový počet obyvateľov Slovenska zvýšil len indexom 1,53, celkovo o 1,832 mil. obyvateľov. Celkový rast počtu obyvateľov Slovenska bol výsledkom predovšetkým prirodzeného prírastku. Imigrácia na Slovensko v tomto období bola minimálna, emigrácia najmä vo vzťahu k českým krajinám bola síce vyššia, ale v kontexte celkového prírastku nepatrná. Pri hodnotení rastu počtu obyvateľov žijúcich v mestách v sledovanom období 1950 – 1991 a teda aj rastu stupňa urbanizácie Slovenska

musíme rešpektovať, že prírastky mestského obyvateľstva na Slovenska mali až štyri významné zdroje. Vedľa prirodzeného prírastku (i) to bola aj už vyššie spomínaná migrácia z vidieka do miest silne iniciovaná novými pracovnými príležitosťami v priemysle (ii), prírastky obyvateľstva boli výsledkom administratívneho pričleňovania okolitých, prevažne vidieckych obcí k mestám (iii) a aj samotné zvýšenie počtu miest, počet miest Slovenska sa zvýšil zo 46 v roku 1950 na 131 v roku 1991 (iv). Aj keď je veľmi náročné určiť podiel jednotlivých zdrojov prírastku mestského obyvateľstva, podľa viacerých autorov rozhodujúci význam pre rast počtu obyvateľov miest mala práve migrácia obyvateľstva z vidieka do miest (Bašovský, 1995; Korec a kol., 2005 ai.). Z priloženej tab. 5 vidíme, že v období silnej industrializácie Slovenska v rokoch 1950 – 1991 bol priemerný prírastok mestského obyvateľstva za 10 rokov neuveriteľných 533 tisíc obyvateľov.

S dynamickým vývojom priemyselnej výroby 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 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. rokoch. Pričleňovanie vidieckych obcí k Nitre sa realizovalo v niekoľkých fázach. Už v roku 1950 sa pripojili 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. Tieto trendy sa po roku 1989 zastavili.

Na stagnácii, resp. poklese počtu obyvateľov Nitry po roku 1989 sa „podpísali“ viaceré skutočnosti. Okrem zastavenia komplexnej bytovej výstavby a nového demografického správania, treba uviesť hlavne dve skutočnosti. Po prvé, hneď po roku 1989 niektoré mestské časti prehodnotili svoje pripojenie do mesta a v rámci nových právnych úprav sa opätovne začali odčleňovať. Ešte pred sčítaním obyvateľstva v roku 1991 sa od Nitry odčlenili Nitrianske Hrnčiarovce (odčlenené v roku 1990) a neskôr aj Lužianky (1993), Ivánka pri Nitre a Dolné Štitáre (2003; neskôr zmenili názov na Štitáre) (tab. 5). Po druhé, s určitým oneskorením v porovnaní napr. s Bratislavou, začal sa aj v Nitre na vývoji počtu obyvateľov prejavovať proces suburbanizácie, t. j. odchod, „sťahovanie“ obyvateľov Nitry 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 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.

Tabuľka 5 Vývoj počtu obyvateľov Nitre po roku 1950 podľa mestských častí

| Mestská časť | 1950 | 1961 | 1970 | 1980 | 1991 | 2001 | 2011 |
|------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Nitra spolu | 22 203 | 34 250 | 45 053 | 76 633 | 89 969 | 86 726 | 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

4 VÝVOJ PRIEMYSLU V NITRE PO ROKU 1989

Po roku 1989 nastali v Československu výrazné 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 trhový. 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 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 a Veselková, 2006).

Jedným z najcharakteristickejších sprievodných javov spoločenskej transformácie na Slovensku pred májom 2004 sa stal rýchly nárast regionálnych disparít. Hlavným dôvodom vzniku a prehĺbovania regionálnych rozdielov na Slovensku boli rozdielne možnosti regiónov prispôbiť sa požiadavkám predovšetkým ekonomickej transformácie a adaptovať sa na nové rozvojové podmienky. Tieto rozdiely v možnostiach jednotlivých regiónov boli podmienené komplexom endogénnych a exogénnych faktorov (Hampl, 2005; Korec a Ondoš, 2006; Gajdoš, 2008 ai.). Podľa viacerých prác (Korec a kol., 2005; Blažek, 2012; Rusnák a Korec, 2013 ai.) začala po roku 2004 na Slovensku už druhá fáza transformácie, ktorá bola kvalitatívne odlišná od predchádzajúcej. Uvedení autori poukázali na fakt, že prehĺbovanie regionálnych rozdielov u nás bolo v rokoch 2004-2006 viac-menej ukončené a základný vzorec regionálnej štruktúry na národnej makroúrovni bol a stále je „bohatý severozápad a chudobný juhovýchod“.

4.1 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. 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 priemyslu, pretože ten vŕhol do globálnej trhovej ekonomiky prakticky okamžite. Nakoľko centrálné riadenie padlo, muselo dôjsť k zmenám jednak vlastníctva 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 a boli schopné konkurovať firmám na domácich i zahraničných trhoch.

Transformácia priemyslu sa „bolestne“ dotkla napr. zbrojárskeho 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 zbrojárskeho priemyslu mala za následok zníženie priemyselnej výroby a nárast nezamestnanosti. Kým v roku 1987 predstavovala zbrojárska výroba 50 % priemyselnej výroby Slovenska (pričom na exporte sa podieľala 12 %), v roku 1990 už poklesla hodnota zbrojárskej výroby len na 43 % objemu z roku 1987 a v roku 1992 dokonca na 20 % (Korec, 1992).

Proces prechodu vlastníctva priemyslu zo štátneho na súkromné začal ešte v spoločnom štáte. Tento proces možno rozdeliť do troch období, malá privatizácia (1991 – 1993), prvá vlna veľkej privatizácie (1991 – 1993) a druhá vlna veľkej pri-

vatizácie (od 1994). Malá privatizácia vychádzala zo zákona č. 427/1990. Jej základom boli verejné dražby. Týmto spôsobom sa predalo 9 500 podnikov za 14 miliárd korún. Do veľkej privatizácie sa dostalo 678 podnikov v hodnote 170 miliárd korún. Jej najdôležitejšom zložkou bola kupónová privatizácia. Občania mohli v roku 1992 získať prostredníctvom kupónových knižiek akcie štátnych podnikov na základe vlastného rozhodnutia. V prvej vlne sa predal majetok v hodnote 79,6 miliárd korún a zapojilo sa doň 8 miliónov obyvateľov Československa. Druhá vlna privatizácie mala trvať od roku 1993 do roku 1996, ale natiahla sa na dlhšie obdobie. V začiatkovej fáze sa plánovalo predat' 610 podnikov v hodnote 137 miliárd korún. Krátko po spustení, však bola po nástupe Mečiarovej vlády zastavená a nahradená predajom dlhopisov. Namiesto toho sa začal proces privatizácie priamym predajom. V tomto období bolo typickým javom privatizácie vylúčenie záujemcov zo zahraničia a taktiež vlastných zamestnancov. Ešte stále rezonuje vyhlásenie vtedajšieho premiéra Slovenska Vladimíra Mečiara „My sme tu doma, cudzie nechceme, svoje si nedáme“ (Kraso, 2006).

Proces privatizácie jednak nepriniesol dostatočný finančný efekt. Často došlo k tzv. holandskej dražbe, kedy na základe toho, že nebol dostatočný počet záujemcov o kúpu, došlo k nasledovnému zníženiu ceny privatizovanej spoločnosti v mnohých prípadoch aj na polovicu. Taktiež podniky získané súkromnými vlastníkami, 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.

Nevyhnutnosťou pre ďalší rozvoj priemyselných podnikov sa stal zahraničný kapitál. To po čase samozrejme zistili aj mnohí vlastníci sprivatizovaných spoločností, a keď sa im takúto spoločnosť s dostatočným kapitálom, ale samozrejme aj dopytom, 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 Košice. V Nitre bol takýmto prípadom predaj pivovaru Karšay nadnárodnej spoločnosti Heineken. Vstup nových zahraničných investorov sa zbytočne oddŕaľoval, 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, rovná 19 %-ná daň ai.).

4.2 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, v jeho rozmiestnení na území mesta. Kým napr. do 1990 vo veľkostnej štruktúre priemyselných podnikov prevažovali podniky nad 250 zamestnancov, po roku 1990 došlo k ich veľkostnej zmene. Dôvody, prečo sa tak stalo boli viaceré, jednak zmeny vlastníckych vzťahov, ktoré mali často za následok prepustenie veľkého počtu zamestnancov, zbavenie sa neefektívnych prevádzok, prípadne zlúčenie oddelení pre zvýšenie efektivity práce, čo

jednoznačne odrazilo v ich veľkostnej štruktúre. Jednak vznik nových súkromných prevádzok zaradených do kategórie priemysel. Pokles počtu zamestnaných bol proces postupný, napr. líder priemyslu Nitry Plastika mala v roku 1985 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. V roku 2006 bolo v Nitre spolu 267 priemyselných firiem, vrátane 2 firiem ťažby surovín a 3 firiem rozvodu vody, tepla a energie. Z tohto počtu však bolo až 205 firiem do 19 zamestnancov (147 firiem len do 9 zamestnancov), 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 (Löfflerová, 2009).

Výrazne sa po roku 1989 zmenila aj odvetvová štruktúra priemyslu, čo úzko súviselo všeobecne s procesom reštrukturalizácie, ale súčasne aj 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 Nitry), ktorá je súčasťou elektrotechnického priemyslu. Súviselo to s rozširovaním prevádzok v podnikoch, ktoré už aj predtým existovali (napr. Služba VD), vznikom nových firiem (napr. Volkswagen ES, SIIX EMS Slovakia), a tiež presunom výroby firmy Sony Slovakia z Trnavy do Nitry. Môžeme konštatovať, že to čo sa stalo v Nitre, len odrážalo situáciu na Slovensku. Do roku 2006 si získal v slovenskom priemysle významnú pozíciu elektrotechnický priemysel. Druhý najväčší zamestnávateľ bol v Nitre potravinársky priemysel (2 263 zamestnancov a 18,1 %-ný podiel). Na treťom mieste v počte pracujúcich bol v roku 2006 chemický priemysel (1 439 zamestnancov, čo predstavovalo 11,5 % z počtu pracujúcich v priemysle). Relevantný podiel mali ešte výroba kovov a kovových zariadení (6,8 %), výroba textilu a odevov (6,2 %) a výroba strojov a zariadení (4,0 %) (Löfflerová, 2009).

Ako sme už uvádzali po roku 1989 došlo k presunu priemyselných podnikov zo štátneho vlastníctva do súkromného. 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 postupnej zmeny vo vlastníckych vzťahoch bol 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 1. vlny kupónovej privatizácie spoločnosť transformovala na súkromnú domácu akciovú spoločnosť, v ktorej akcionármi sa stali slovenské právnické a fyzické osoby. V roku 1997 sa štruktúra vlastníkov zmenila, kedy 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 os-

tatní vlastníci s podielom do 5 % mali spolu 28,95 %. Plastika nemala žiadneho zahraničného investora a výnimočná je tým, že aj napriek tomu si spoločnosť udržuje svoje postavenie na trhu a darí sa jej aj expandovať na ďalšie trhy (Löfflerová, 2009).

Významná zmena sa udiala v Nitre aj v priestorovom rozmiestnení priemyselných firiem. Priestorová diverzifikácia jednotlivých závodov je daná územným plánom mesta, v rámci neho sú vymedzené jednotlivé priemyselné zóny, ktoré sa nachádzajú podľa územného plánu v rôznych častiach mesta podľa typu využitia priemyselného územia. Priemyselná zástavba je v meste Nitra lokalizovaná v troch typoch lokalít: 1/ v priemyselných parkoch (predpokladá sa tu rozsiahlejší celistvý investičný zámer, s vysokou závislosťou na doprave a na vysokej spotrebe vody a tepla), 2/ vo výrobných zoskupeniach (umožňujú lokalizáciu väčších závodov, s vyššou závislosťou na doprave a vyššej spotrebe vody a tepla) a 3/ vybavenostno-výrobných zoskupeniach (vybavené sú na lokalizáciu menších zariadení, s nižšou závislosťou na doprave s pomerne nízkou spotrebou vody a tepla). V Nitre sú dva priemyselné parky, priemyselný park Sever, ktorý je vymedzený na území medzi západným obchvatom mesta, potokom Dobrotka, železničnou traťou medzi Lužiankami a Dražovcami a riekou Nitra. Veľká časť areálu sa nachádza aj v k.ú. obce Lužianky, jeho celková plocha je 3,91 km² (v tesnom kontakte na tento priemyselný park smerom na Čakajovce sa lokalizoval rozsiahly výrobný areál automobilového závodu Jaguar Land Rover) a priemyselný park 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 plocha je 2,12 km². Výrobné zoskupenia sú v Nitre tri: 1/ výrobné zoskupenie Horné Krškany, 2/ výrobné zoskupenie Dolné Krškany a 3/ výrobné zoskupenie Kynek – Mlynárce. Vybavenostno-výrobných zariadení je v Nitre 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).

4.3 Jaguar Land Rover Slovakia

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 začiatku Thatcherovou a Reaganom naštartovanej „ekonomickej“ globalizácie. Turecko sa dostalo do tohto procesu „integrácie“ koncom 80. rokov a začiatkom 90. rokov 20. storočia boli vtiahnuté do tohto procesu aj krajiny post-komunistickej strednej a východnej Európy, vrátane Československa, neskôr Slovenska, a to prakticky hneď po páde železnej opony v 90. rokoch. Nedávno sa stali integrovanými perifériami európskeho jadra výroby automobilov aj Srbsko a Maroko. 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 (tab. 6).

Tabuľka 6 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:

A – Podiel exportu v roku 2015

B – Podiel na globálnom exporte automobilov v roku 2015

C – Hodnota exportu automobilov v roku 2015 (v bil. USD)

Prameň: Pavlínek (2019)

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).

Závislosť automobilového priemyslu na zahraničných investoroch dobre dokladá aj podiel pracovných miest vytvorených zahraničnými firmami v krajinách integrovanej periférie v období 12 rokov medzi 2005 – 2016. Odhliadnuc od produkcie malých krajín, pohybuje sa podiel pracovných miest vytvorených v uvedenom období od 89,0 % v Poľsku až po 99,4 % v Rumunsku. Na Slovensku bola hodnota tohto podielu 98,7 %, čo je spomedzi týchto veľkých producentov integrovanej periférie 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, sú pochopiteľne znovu Taliansko (2,8 %), Nemecko (6,5 %) a Francúzsko (13,6 %) (Pavlínek, 2019).

Pri úvahách o regionálnom rozvoji Slovenska je po príchode štvrtej veľkej automobilky na Slovensko, do Nitry podstatné zistenie, že závozom v Nitre bolo celé

mesto a jeho región zapojené do globálnej produkčnej siete automobilového priemyslu. Do určitej miery je prekvapením konštatovanie Pavlínska (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 väzieb sa nám zdá z pohľadu hodnotenia možností regionálneho rozvoja, prípadne konkurencieschopnosti regiónov, pomerne dôležité.

Jaguar Land Rover Slovakia v priemyselnom parku Nitra-sever postavil prvý európsky závod britsko-indický koncern Jaguar Land Rover za 1,4 mld. eur (Trend, 2018). O získanie investície „bojovalo“ Slovensko vo finále s Mexikom a Poľskom. Výroba v závode začala 25. 10. 2018, v prvej fáze automobilka plánuje vyrábať len SUV Land Rover Discovery s ročnou produkciou 150 tisíc automobilov. V druhej fáze získa automobilka dva ďalšie modely, pričom ročná kapacita stúpne vo finálnej fáze na 300 tisíc automobilov. Na začiatku roka 2019 pracovalo v závode asi 1500 ľudí, do konca roku 2020 sa má ich počet zvýšiť o ďalších 1300. Jaguar Land Rover Slovakia ponúka zamestnancom platy v závislosti od pozície od 997 do 1 774 eur mesačne (priemerný ročný plat na Slovensku je 859 eur). Závod v Nitre je pre koncern „vykúpením“, pretože pri očakávanom odchode Veľkej Británie z EÚ začnú pravdepodobne platiť vzájomné clá.

V závode začiatkom roku 2019 pracovalo 98 % Slovákov, 11 % bolo predtým nezamestnaných a do závodu išli rovno z úradov práce, 30 % zamestnancov tvorili ženy. 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 dôležité upozornenia, 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 od nízko kvalifikovaných (muži aj ženy) 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 Citroen a KIA.

Podľa článku denníka Pravda z 20. októbra 2018 „Jaguar zmení Slovensko“ (Toma a Michalková, 2018) sa Slovensko spustením výroby nitrianskej automobilky definitívne identifikuje ako krajina, ktorej ekonomika je silne závislá na automobilovom priemysle. Výroba v závode môže ovplyvniť medziročný rast HDP cez hranicu 5 % a rast priemerného platu na Slovensku v najbližších rokoch nad úroveň 1 000

eur. Aj vďaka závodu Jaguar Land Rover Slovakia sa do konca roku roku 2019 vytvorí na Slovensku asi 125 000 nových pracovných miest. Automobilový priemysel bude mať vplyv na rozvoj znalostnej ekonomiky a IT priemyslu na Slovensku. Obdobne aj pod vplyvom Jaguaru sa slovenský pracovný trh otvoril pracovníkom zo zahraničia (Srbsko, Rumunsko, Ukrajina, ai., SME, 2018).

5 ZÁVER

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 (ISTP, 2015) nadobúda priemysel mesta globálny rozmer. Výstavba závodu a rozrastanie priemyselného parku Nitra Sever – Mlynárce predstavujú novú etapu vo vývoji priemyslu mesta, založenú na globálnych produkčných väzbách. Mesto Nitra sa stáva významným centrom na mape priemyslu Slovenska. Aký má dopad vybudovanie a prevádzka Jaguar Land Rover na mesto Nitra? Ako sú ovplyvňované produkčné väzby v nitrianskom priemyselnom klastri novým závodom? Aké sú všeobecné aspekty vplyvu priemyslu na urbánne prostredie? Ako sa premietajú nové impulzy priemyselného rozvoja na charaktere mesta? Toto sú témy, ktoré budú hlbšie analyzované v pripravovanej monografii, ktorá tak nadviaže na prezentovaný článok.

Tri kvalitatívne odlišné etapy vývoja priemyslu v Nitre sa na jednej strane vyznačovali osobitnými podmienkami pre rozvoj priemyslu, vrátane politickej situácie, faktorov, procesov a mechanizmov podmieňujúcich vývoj priemyslu a samotnou pozíciou priemyslu v hospodárstve mesta, regiónu a štátu, na druhej strane treba poznamenať, že v Nitre pôsobilo niekoľko fenoménov, ktoré počas celého 150 ročného obdobia moderného priemyslu v Nitre podporovali jeho rozvoj (poloha na západnom Slovensku v blízkosti bratislavského regiónu, výhodná dopravná poloha na križovateľke 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, tradícia remeselnej výroby a neskôr samotného priemyslu i iné).

V prvej etape rozvoja priemyslu v Nitre, ktorú môžeme ohraničiť 60. rokmi 19. storočia a rokom 1948 dominovali v odvetvovej štruktúre tri priemyselné odvetvia, potravinársky priemysel, ktoré pracovali prevažne na báze miestnych surovín a pre miestnu spotrebu, resp. spotrebu blízkeho okolia (ešte pred rokom 1918 boli v meste parný mlyn, mestský pivovar, sladovňa, cukrovar, stavebná firma, tehelne, mestská plynáreň a iné, neskôr ešte pribudli tabaková továreň, spracovanie ľanu a konopí, závod na výrobu azbestocementových výrobkov i ďalšie). 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 roz-

vinul, 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 a 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 na 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 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. 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 zamestnancov tohto závodu sa má po jarnom náboře zvýšiť ich počet do konca roku 2019 na 2 200. V priestorovom rozmiestnení závodov dominujú v Nitre dva priemyselné parky a na severný park nadväzujúci rozsiahly areál závodu Jaguar Land Rover Slovakia.

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 (napojenie parkov a areálu automobilky na rýchlostnú komunikáciu R1, vybudovanie obchvatu mestskej časti Dražovce, vybudovanie niekoľkých kruhových objazdov a iné). Ani tieto zmeny však nezabránili 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 i iných štátov). Nitra sa pomaly ale isto stáva multietnickým a multikultúrnym mestom, kde sa popri historických etnikách, slovenskom, maďarskom a rómskom, čoraz viac zviditeľňujú aj Ukrajinci, Srbi, Rumuni 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 úloh a povinností, ale na druhej strane veľká výzva posunúť mesto a zvýšiť kvalitu života v ňom.

Pod'akovanie

Príspevok bol pripravený s podporou projektov VEGA č.1/0745/16 „Autonómnosť, vzájomná závislosť a interakcie priestorových systémov“ a KEGA č. 015UMB-4/2018 „Geography Interactive E-bodies for Lower Secondary Schools“.

Literatúra

- BAŠOVSKÝ, O. 1991. Sídelná štruktúra Slovenska z hľadiska životného prostredia. *Životné prostredie*, 1, 33-38.
- BAŠOVSKÝ, O. 1995. Súčasný stav a prognóza urbánnej a regionálnej štruktúry Slovenska a ekonomická transformácia. *Sborník České geografické spoločnosti*, 100, 2, s. 78-91.
- BAŠOVSKÝ, O., DIVINSKÝ, B. 1991. The development of modern urbanization in Slovakia and present problems. *Revue Belge de Géographie*. 115, 265-277.
- BEZÁK, A. 1981. Nodálna štruktúra systému slovenských miest. *Geografický časopis*, 33, 1, 18-31.
- BLAŽEK, J. 2012. Regionální inovační systémy a globální produkční sítě – dvojí optika na zdroje konkurenceschopnosti v současném světě? *Geografie*, 117, 109-233.
- ČERVENÝ, A. a kol. 1962. *Rozvoj československého průmyslu*. Praha, SEVT.
- DRAXLER, P. 1986. 25 rokov budovania národného podniku *Plastika Nitra*. Bratislava, Tatrán.
- DRGOŇA, J. 1968. *Geografia okresu Nitra*. Bratislava, Krajský pedagogický ústav.
- KOL. AUTOROV. 1980. *Encyklopédia Slovenska*. Bratislava, Veda.
- FOJTÍK, J. (ed.) 1977. *Nitra*. Bratislava, Obzor.
- FUSEK, G., ZEMENE, M. 1998. *Dejiny Nitry. Od najstarších čias po súčasnosť*. Nitra, Mesto Nitra.
- GAJDOŠ, P. 2008. Vývoj regionálnych disparít na Slovensku málo rozvinuté regióny. *Životné prostredie*, 42, 21-27.
- GERGELYI, O. 1969. *Nitra*. Bratislava, Šport.
- HALOUN, Ľ. 1995. *Industrializácia Slovenska 1918 – 1938*. Bratislava, Veda.
- HAMPL, M. 2005. *Geografická organizace společnosti v České republice: transformční procesy a jejich obecný kontext*. Praha, Univerzita Karlova.
- HOLKOVÁ, V., VESELKOVÁ, A. 2006. Komparácia výsledkov transformačného procesu Slovenskej republiky a Českej republiky v transformačnej dekáde. *Ekonomické rozhľady*, 35, 1, 15-31.
- ISTP, 2015. *Jaguar Land Rover v SR je najväčšou investíciou v Európe za posledných 7 rokov*. [online] [cit. 2019-07-02]. Dostupné na: <<https://www.istp.sk/clanok/9701/jaguar-land-rover-v-sr-je-najvacsou-investiciou-v-europe-za-poslednych-7-rokov>>
- JAURA, Z. 1988. *Východiská a základné predpoklady socialistickej industrializácie Slovenska*. Bratislava, Veda.
- KARVAŠ, I. 1933. *Sjednocení výrobních podmínek v zemích českých a na Slovensku*. Praha, Orbis, 94.

- KOPAČKA, L. 1992. *Změny v geografickém rozmístění čs. průmyslu 1962-1968. Geografie*, 97, 152-172.
- KOREC, P. 1994. *Humánna geografia I. Vysokoškolské skriptá*, PriF UK, Bratislava, 162 s.
- KOREC, P. 2004. Faktory podmieňujúce regionálnu diferenciaciu Slovenska. AFRNUMB, Geografické štúdie 12, Banská Bystrica, 76-90.
- KOREC, P. 2009. General and individual reasons of development of regional structure of the Slovak Republic. In TATARKIN, A. I. (ed.) *Russia and Slovakia: modern tendencies of demographic and socioeconomic processes*. Ekaterinburg, Institute of Economics, 50-72.
- KOREC, P., ONDOŠ, S. 2006. Less developed regions of Slovakia: identification and characteristics. *Acta Geographica Universitatis Comenianae*, 48, 55-74.
- KOREC, P., MATU, P., ONDOŠ, S., PÁLKOVÁ, P. 2005. *Regionálny rozvoj Slovenska v rokoch rokov 1989 – 2004*. Bratislava, Geografika.
- KRASKO, I. 2006. História a subjekty finančného a kapitálového trhu na Slovensku. [online] [cit. 2019-06-20]. Dostupné na: <http://www.ivankrasko.sk/arch_privatizacia.html>
- KRČMÁR, A. 2006. *Nitra na starých pohľadniciach*. Harmanec, VKÚ.
- KULLA, M. 2005. *Transformácia priemyslu Bratislavy po roku 1989*. Dizertačná práca. Bratislava, Prírodovedecká fakulta UK.
- LÖFFLEROVÁ, M. 2009. *Priemyselné centrum Nitra*. Diplomová práca. Bratislava, Prírodovedecká fakulta UK.
- LUKNIŠ, M. 1985. Regionálne členenie Slovenskej socialistickej republiky z hľadiska jej racionálneho rozvoja. *Geografický časopis*, 37, 2-3, 137-163.
- MAREŠ, J. 1988. Industrializace Československa – její klady a zápory. *Sborník České geografické společnosti*, 93, 3, 183-198.
- MLÁDEK, J. 1990. *Teritoriálne priemyselné útvary Slovenska*. Bratislava, Univerzita Komenského.
- PAVLÍNEK, P. 2018. Global production networks, foreign direct investment, and supplier linkages in the integrated peripheries of the automotive industry. *Economic Geography*, 94, 141-165.
- PAVLÍNEK, P. 2019. Restructuring and internationalization of the European automotive industry. *Journal of Economic Geography*, 19, 1-33.
- POPJAKOVÁ, D. 1998. Socioekonomická transformácia. *Folia Geographica I. Acta Facultatis Studiorum Humanitatis et Naturae Universitatis Prešoviensis XXIX*, 317-340.
- POPJAKOVÁ, D. 2001. *Transformácia priemyslu v regióne Šariša*. Prešov, Katedra geografie a geoekológie FHPV PU.
- POPJAKOVÁ, D. 2008. Globálna verzus postsocialistická transformácia priemyslu (na príklade Slovenska). *Acta Geographica Universitatis Comenianae*, 51, 3-25.
- RUSNÁK, J., KOREC, P. 2013. Alternatívne koncepcie postsocialistickej transformácie. *Ekonomický časopis*, 61, 396-418.
- SME, 2018. *Jaguar doteraz zamestnal iba tri percentá cudzincov*. [online] [cit. 2019-07-08]. Dostupné na: <<https://mynitra.sme.sk/c/20842942/jaguar-zverejnil-cisla-o-pracovnikoch-v-zavode.html>>
- SOBD, 2011. *Sčítanie obyvateľov, domov a bytov 2011*. [online] [cit. 2019-06-15]. Dostupné na: <<https://census2011.statistics.sk/>>
- 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.
- TOMA, B., MICHALKOVÁ, T. 2018. Jaguar zmení Slovensko. *Denník Pravda, dňa 26. 10. 2018*, s. 1 a s. 12.

- TREND, 2018. *Aj vďaka Jaguaru sme dobrou adresou pre automotive. Prečo si vybral Slovensko.* [online] [cit. 2019-07-01]. Dostupné na: <<https://www.etrend.sk/trend-archiv/rok-2018/cislo-39/slovensko-je-aj-vdaka-jaguaru-dobrou-adresou-pre-automotive.html>>
- VEREŠÍK, J. 1974. Geografia sídiel. In Lukniš, M., Princ, J. (eds.) *Slovensko: Lud, I.* Bratislava, Obzor, 459-644.
- VONTORČÍK, E. 1988. *Nitra starobylá a súčasná.* Bratislava, Príroda.
- VTEDY, 1964. *Rok 1964: V Nitre vyrastá nový závod na spracovanie plastov.* [online] [cit. 2019-07-08]. Dostupné na: <<https://www.vtedy.sk/nitra-zavod-plasty-chzwp-novaky>>
- ZUBÁČKA, I. 1997. *Nitra za prvej Československej republiky.* Nitra, FHV UKF.

Industry in Nitra, from Arpád's steam mill through Plastika, state enterprise, to Jaguar Land Rover Slovakia

Summary

The decision to write a contribution on this subject justifies at least two facts. The first is the finding that the development of the industry in Nitra is a model example of the development of industry in Slovakia or the development of industry in large cities in more than 150 year history of industry of Slovakia. Development of the branch structure of industry in Nitra, development of size structure of industry in Nitra, development of spatial distribution of industry in the city, respectively. in its near surroundings, some other features of the development of the industry in Nitra were not random, but showed a rather considerable "regularity". The second is the fact that in 2018 Nitra, with the arrival of Jaguar Land Rover, finally ranked among the key industrial centers in Slovakia, alongside Bratislava, Košice, Trnava and Žilina. In addition to this, the fact that the benefits, problems and perspectives of the automobile industry are worthwhile not only in Slovakia but also on a global scale.

In three chapters we evaluate, the development of the industry in Nitra before 1948, the development of the industry between 1948 and 1989 and the development of the industry after 1989 show the specificities of industrial development. In doing so, we explicitly and implicitly point out the factors, processes and mechanisms that underpin the development of industry in the three stages mentioned above. Modern industry in Nitra started by building the Arpad's steam mill in 1863. The year 2018, when the Jaguar Land Rover automobile plant started operations in Nitra, can be considered the end of the qualitative development of the industry in this city. With some eye blurring, we can consider the development of the industry in Nitra as a theoretical model of industry development in large cities in Slovakia.

The period after 1989 required rapid changes in the country's economy. While these changes have affected the situation in virtually all manufacturing and non-manufacturing businesses, these changes in industry have been particularly painful because they have made it into the global market economy almost immediately.

On the one hand, the three qualitatively different stages of the development of the industry in Nitra were characterized by special conditions for the development of industry, including the political situation, factors, processes and mechanisms conducive to the development of industry and the position of industry in the economy of the city, region and state itself. On the other hand, it should be noted that there were several phenomena in Nitra that supported its development during the 150-year period of the modern industry in Nitra (location in western Slovakia near the Bratislava region, convenient traffic position at the intersection of roads, proximity of a significant agricultural area of the Danube Lowland, sufficient suitable flat

areas in and around the city, well-developed financial sector, good labor potential, tradition of craft production and later industry and others).

The development of industry in Nitra after 1989 brought significant changes in a number of areas of the city's life. It was expected that the construction of industrial parks and the concentration of industrial plants in them, but especially the construction of the Jaguar Land Rover Slovakia car plant, would require a significant change in the road network to build new road infrastructure elements.

Nitra is slowly but surely becoming a multiethnic and multicultural city, where Ukrainians, Serbs, Romanians and others are becoming more and more visible alongside historical ethnic groups, Slovak, Hungarian and Roma. In this respect, the city and industrial plants will have to respond not only to the accommodation but also to the provision of services, including culture. Also, the impact of industry on secondary and university education should not be forgotten. In addition to traditional focus, study programs targeting key industries in Nitra should be established in secondary schools and universities. There is certainly more to it that brings the current industry development to Nitra, for the city it is on the one hand tasks and responsibilities, but on the other hand a great challenge to move the city and increase the quality of life there.