



Ekonomická
fakulta
Faculty
of Economics

Jihočeská univerzita
v Českých Budějovicích
University of South Bohemia
in České Budějovice

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích
Ekonomická fakulta
Katedra regionálního managementu

Bakalářská práce

Vývoj automobilového průmyslu v kontextu postkrizového období

Vypracoval: Lukáš Novák
Vedoucí práce: doc. Ing. Martin Pělucha, Ph.D.

České Budějovice 2017

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Lukáš NOVÁK**
Osobní číslo: **E13346**
Studijní program: **B6202 Hospodářská politika a správa**
Studijní obor: **Strukturální politika EU pro veřejnou správu**
Název tématu: **Vývoj automobilového průmyslu v kontextu postkrizového období**
Zadávací katedra: **Katedra regionálního managementu**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Cíl práce:

Hlavním cílem práce je charakteristika a zhodnocení vývoje automobilového průmyslu České republiky v postkrizovém období a rámcově porovnat s vybranými zeměmi Evropské Unie, ve kterých je toto odvětví průmyslu stejně rozvinuté.

Metodika práce:

Cílem práce je charakteristika automobilového průmyslu České republiky a možných dopadů globální ekonomické krize na toto odvětví průmyslu.

1. Studium odborné literatury
2. Vypracování literární rešerše
3. Vyhodnocení dat vývoje automobilového průmyslu
4. Komparace výsledků s jinými státy
5. Zhodnocení

Rámcová osnova:

1. Úvod 2. Literární rešerše 3. Cíl a metodika 4. Řešení problematiky 5. Provedení analýzy 6. Závěr 7. Použitá literatura. Přílohy

Rozsah grafických prací: dle charakteru práce

Rozsah pracovní zprávy: 40-50 stran

Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

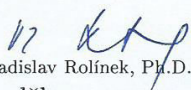
Seznam odborné literatury:

1. Groenewald, H. (1998). Transformační procesy v řízení lidských zdrojů joint venture Škoda - Volkswagen. Praha: Vysoká škola ekonomická, Fakulta mezinárodních vztahů
2. Heinberg, R. (2011). The end of growth: adapting to our new economic reality. Forest Row: Clairview Books
3. Kohout, P. (2011). Finance po krizi: Evropa na cestě do neznáma. Praha: Grada
4. Kozák, K. (2012). Dopady krize v euroatlantickém prostoru. Praha: Dokořán
5. Švihlíková, I. (2014). Přelom od velké recese k velké transformaci. Bratislava: Inaque.sk
6. Viturka, M. (2010). Makroekonomické modelování české ekonomiky a vybraných ekonomik EU. Ostrava: VŠB- TU Ostrava
7. Wokoun, R., Tvrdoň, J., Vysoká škola ekonomická v Praze (2010). Přímé zahraniční investice a regionální rozvoj. Praha: Oeconomica

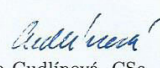
Vedoucí bakalářské práce: doc. Ing. Martin Pělucha, Ph.D.
Katedra regionálního managementu

Datum zadání bakalářské práce: 1. prosince 2014

Termín odevzdání bakalářské práce: 15. dubna 2016


doc. Ing. Ladislav Rolínek, Ph.D.
děkan

JIHOČESKÁ UNIVERZITA
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
EKONOMICKÁ FAKULTA
Studená 13 (25)
370 05 České Budějovice


doc. Ing. Eva Cudlínová, CSc.
vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 26. listopadu 2015

Prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci jsem vypracoval/a samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to - v nezkrácené podobě/v úpravě vzniklé vypuštěním vyznačených částí archivovaných Ekonomickou fakultou - elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích 31. 8. 2017

.....

Lukáš Novák

Poděkování

Rád bych zde poděkoval doc. Ing. Martinu Pěluhovi, Ph.D. za jeho čas, vstřícnost, trpělivost a podnětné rady, které přispěly ke zpracování této práce.

Obsah

1	Úvod.....	3
2	Cíle a metodika	4
3	Teoretická část	5
3.1	Význam automobilového průmyslu v ekonomice.....	5
3.1.1	Definice automobilového průmyslu.....	5
3.1.2	Zaměstnanost v automobilovém průmyslu EU.....	6
3.1.3	Produkce motorových vozidel v EU.....	7
3.2	Automobilový průmysl v České republice.....	9
3.3	Význam automobilového průmyslu v regionech ČR.....	12
3.3.1	Průmyslová zóna Kolín-Ovčáry.....	12
3.3.2	Průmyslová zóna Nošovice.....	14
3.4	Finanční krize.....	15
3.4.1	Důvody vzniku finanční krize v USA.....	15
3.5	Závěr teoretické části	18
4	Praktická část	19
4.1	Automobilový průmysl ČR – ekonomická krize a postkrizové období.....	19
4.1.1	Podíl automobilového průmyslu na exportu ČR.....	19
4.1.2	Počet zaměstnanců v automobilovém průmyslu.....	21
4.1.3	Porovnání průměrných mezd v ČR a automobilovém průmyslu.....	22
4.1.4	Počet vyrobených motorových vozidel v ČR	23
4.2	Vývoj výrobců osobních automobilů v ČR ve sledovaném období.....	24
4.2.1	TOYOTA PEUGEOT CITROËN AUTOMOBILE.....	25
4.2.2	HYUNDAI MOTOR MANUFACTURING CZECH S.R.O.	27
4.2.3	ŠKODA AUTO ČESKÁ REPUBLIKA	28
4.2.4	Shrnutí kapitoly výrobců osobních automobilů.....	31

4.3	Vývoj výrobců nákladních vozidel v ČR ve sledovaném období	32
4.3.1	TATRA TRUCKS A.S.	33
4.3.2	AVIA MOTORS S.R.O.	35
4.3.3	Shrnutí kapitoly výrobců nákladních vozů	36
4.4	Vývoj výrobců autobusů v ČR během sledovaného období	37
4.4.1	IVECO CZECH REPUBLIC A.S.	38
4.4.2	SOR LIBCHAVY S.R.O.	40
4.4.3	Shrnutí kapitoly výrobců autobusů	42
4.5	Vývoj výrobců motocyklů v ČR během sledovaného období	44
4.5.1	JAWA MOTO S.R.O.	44
4.6	Komparace českého automobilového průmyslu s vybranými zeměmi EU	45
4.7	Závěr k praktické části	49
5	Závěr	51
6	Summary	54
7	Seznam použité literatury	55
8	Seznam grafů a tabulek	60

1 Úvod

Předmětem zkoumání této bakalářské práce je automobilový průmysl během ekonomické recese v roce 2008 a její vliv na další vývoj tohoto odvětví, které už v této době bylo velice důležitým aspektem průmyslu a celkového hospodářství České republiky. Na našem území má toto odvětví průmyslu dlouholetou tradici a některé automobilky jak je známe dnes, datují své začátky až v 19. století. Samotnou krizí pro automobilový průmysl byl komunistický režim, který panoval v naší republice po konci druhé světové války. Proto po roce 1989 byly v ČR odstartovány transformační procesy, které měly pomoci poškozenému průmyslu.

Začaly proto restrukturalizace většiny podniků, které měly za úkol zefektivnit výrobu, zvětšit množství nabízeného sortimentu a jeho kvalitu. Dalším cílem vlády ČR bylo zatraktivnit český průmysl pro investory, a podporovat tak přímé zahraniční investice. Tyto i další faktory tak pomohly k tomu, že si český automobilový průmysl vydobyl své postavení na evropském automobilovém trhu. To potvrzují nejen dvě zahraniční automobilky, které u nás už několik let fungují, ale například i počet zaměstnaných v tomto průmyslu.

V roce 2008 zasáhla celý svět ekonomická krize a ta představovala náročnou zkoušku nejen pro české hospodářství, ale i právě například pro automobilové odvětví. Není žádným tajemstvím, že u nás převažuje výroba osobních automobilů. Jelikož je osobní automobil statkem luxusním, klesá jeho poptávka s klesajícím důchodem spotřebitele, k čemuž docházelo právě od konce roku 2008 až do roku 2010. Díky časovému odstupu můžeme dnes tyto výkyvy dobře pozorovat a porovnávat s dalšími ukazateli.

Jedním důvodem pro výběr tohoto tématu je právě všudypřítomnost motorových vozidel, které prakticky každodenně zasahují do našeho života. Ať už čistě jako dopravní prostředek pro přemístění z bodu A do bodu B, nebo i jako nástroj k získávání příjmu. Dalším a hlavní důvodem je právě zmiňovaná spojitost automobilového průmyslu ČR a ekonomická krize, jako zajímavé časové období, které mělo vliv na každého z nás. Poslední důvod je čistě osobní, jelikož jsem na vlastní oči mohl pozorovat vznik automobilky TPCA v Kolíně od samotného počátku, a která svým způsobem ovlivňuje mnoho lidí v mém okolí.

2 Cíle a metodika

Bakalářská práce je rozdělena na teoretickou a praktickou část. Pro teoretickou část bylo převážně čerpáno z knižních zdrojů, díky kterým byly vysvětleny základní pojmy týkající se dané problematiky ekonomické krize a automobilového průmyslu. V této části je popsán automobilový průmysl v Evropské unii a ve světě a stručná historie automobilového odvětví v České republice. Je zde také popsán vliv tohoto průmyslu ve vybraných regionech, do kterých díky tomuto odvětví přišlo mnoho zahraničních investic a většinou tak pomohly ekonomickému rozvoji daného regionu. Průmyslové zóny byly vybrány vědomě, jelikož se v nich nacházejí dvě ze tří nejmodernějších a největších automobilek v ČR. Dále jsou zde popsány důvody vzniku ekonomické krize a stručně je i popsán vliv recese na hospodářství České republiky.

Pro praktickou část bylo čerpáno především z internetových zdrojů a také ze statistik Sdružení automobilového průmyslu ČR. V rámci vypracování této práce jsem osobně navštívil toto sdružení, kde mi byli velice nápomocni a ochotni poskytnout určitá data, která poskytují především pouze členům tohoto sdružení. Pro tuto práci byla zvolena hypotéza: „Český automobilový průmysl se v letech 2010–2012 nacházel na stejné úrovni jako v době ekonomické krize 2008 a 2009“. Zmíněná hypotéza bude vyvrácena nebo potvrzena na základě získaných statistických dat. Jako ukazateli je myšlena výroba motorových vozidel, export, import, počet zaměstnanců a u některých automobilek i výše průměrné mzdy.

Hlavním cílem práce je zhodnocení vývoje automobilového průmyslu České republiky v postkrizovém období a následná komparace automobilového průmyslu s vybranými zeměmi Evropské unie, ve kterých je tento průmysl podobně rozvinutý jako v ČR. Tento cíl je rozčleněn do dvou dílčích cílů, kterými se zabývá praktická část této práce.

Prvním cílem této práce je tedy zdokumentovat a zjistit vliv ekonomické krize na český automobilový průmysl mezi roky 2006–2009 a následně zanalyzovat roky 2010–2012. Druhým cílem je komparace českého automobilového průmyslu s průmysly Polska a Slovenska na základě tří zvolených ukazatelů. Výstupy a výsledky těchto analýz jsou shrnuty v závěru této práce.

3 Teoretická část

3.1 Význam automobilového průmyslu v ekonomice

3.1.1 Definice automobilového průmyslu

Pod pojmem automobilový průmysl můžeme rozumět širokou oblast, do které spadají všechny firmy zabývající se širokým spektrem činností od vývoje nového automobilu, přes dodávání samostatných dílů a výrobu, až po koncový prodej nebo servis motorového vozidla. Do tohoto průmyslu patří jak výrobci nebo prodejci aut, tak i jejich dodavatelé materiálu, většiny součástí nebo náhradních dílů (Encyclopaedia Britannica, 2016).

Můžeme tedy tento průmysl rozdělit do dvou skupin, kde první skupinu reprezentují výrobci (automobilů, motorek, autobusů aj.), a druhou skupinu představují koncoví prodejci nebo-li dealeři konkrétních automobilů, kteří nabízejí již zmíněný prodej, ale také další doprovodné služby, jako jsou určité druhy financování, pojištění, servis nebo nonstop pomoc na cestách.

Automobilový průmysl jako takový, zasahuje do mnoha dalších odvětví. Jeho vývoj a chod závisí například na dodávkách a fungování chemického, ocelářského nebo textilního průmyslu. Díky tomu, a dalším mnoha faktorům lze říci, že s automobilovým průmyslem má co dočinění každá třetí firma (GROWTH, 2016).

Historii automobilového průmyslu můžeme začít datovat už od roku 1672 v Číně, kde bylo sestrojeno pojízdné zařízení poháněné párou. Ale prvním důležitým milníkem je den 29. ledna 1886, kdy Karl Benz představil svůj první automobil a toto datum se považuje za zrození prvního automobilu. Nejednalo se o auto, jaké známe dnes, byla to čtyřtákní tříkolka poháněna spalovacím motorem. První auto vyrobené na českém území (v té době ještě v Rakousku–Uhersku) bylo z roku 1898, kdy z kopřivnické továrny vyjelo první osobní auto značky Präsident. V roce 1903 Henry Ford vybudoval svou první továrnu a už v prvním roce dokázal vyrobit přes 1700 automobilů. Díky tomu dokázaly Spojené státy překonat Francii ve výrobě aut a mohly tak usednout na pomyslný trůn v produkci motorových vozidel. O pět let později Ford představil legendární Model T a v roce 1913 umožnil vyrábět auta ve větším měřítku díky pásové výrobě. Díky tomuto pokroku, byl automobilový průmysl tahounem technologického

pokroku ve dvacátém století a jediné odvětví, které mu mohlo konkurovat, bylo letecké (Paturi, 1993).

Je samozřejmě jisté, že těmto dopravním prostředkům pomohla také první světová válka, jelikož našly masivní uplatnění ve vojenském sektoru. Některé automobilky v době válek, buďto první světové války nebo druhé světové války, začaly svoji výrobu směřovat výhradně na vojenské stroje.

Nejlepším příkladem je francouzský Renault, který vyráběl tanky a letecké motory. V této době se na trhu vyskytují hlavně spalovací motory a daly tak místo pro rozvoj chemickému průmyslu. Po druhé světové válce byl automobilový průmysl v zemích východní a střední Evropy značně ovlivněn politikou SSSR, kdy docházelo k nedostatku kapitálu a celkovému zanedbání tohoto průmyslu (Auto iDnes, 2016).

Při politických změnách po roce 1989 bylo třeba v zemích bývalého Sovětského svazu provést zásadní hospodářské změny, a to jak na makroekonomické tak i mikroekonomické úrovni. Tyto změny jsou nazývány jako transformační procesy, které se například týkaly mladoboleslavské Škodovky. K těm došlo v březnu 1991 podpisem smlouvy s německým Volkswagenem, „že v polovině dubna se automobilové závody v Mladé Boleslavi stanou novou (dluhy nezatíženou) společností pod firmou Škoda automobilová a.s.“ (Groenewalr, 1998).

3.1.2 Zaměstnanost v automobilovém průmyslu EU

Jak bude v práci ještě několikrát zmíněno, automobilový průmysl představuje pro Evropskou unii a její ekonomiku velký hnací motor a můžeme říci, že tento rozvinutý průmysl je velkým zaměstnavatelem.

V roce 2008 pracovalo v celém automobilovém odvětví EU přes 10,5 milionů zaměstnanců. Během roku 2009 se tento počet snížil na 10,1 milionů zaměstnaných, ale do roku 2012 se počet domácností závislých na tomto odvětví zvýšil na 12,1 milionů. Tento nárůst zaměstnanců bychom mohli přičíst zvyšující se poptávce po menších autech s nízkou spotřebou, jako reakci na zvyšující se cenu ropy a především benzínu ve Spojených státech v roce 2011. Pokud se podrobněji podíváme na již zmíněnou zaměstnanost v roce 2012, zjistíme, že 19% se přímo podílelo na výrobě motorových vozidel, přívěsů, návěsů, dílů a příslušenství. Dalších 6,5 %, konkrétně přes 800 tisíc zaměstnanců se podílelo na výrobě nepřímo. Do této oblasti spadá např. výroba pneumatik, počítačových jednotek, převodovek nebo klimatizací.

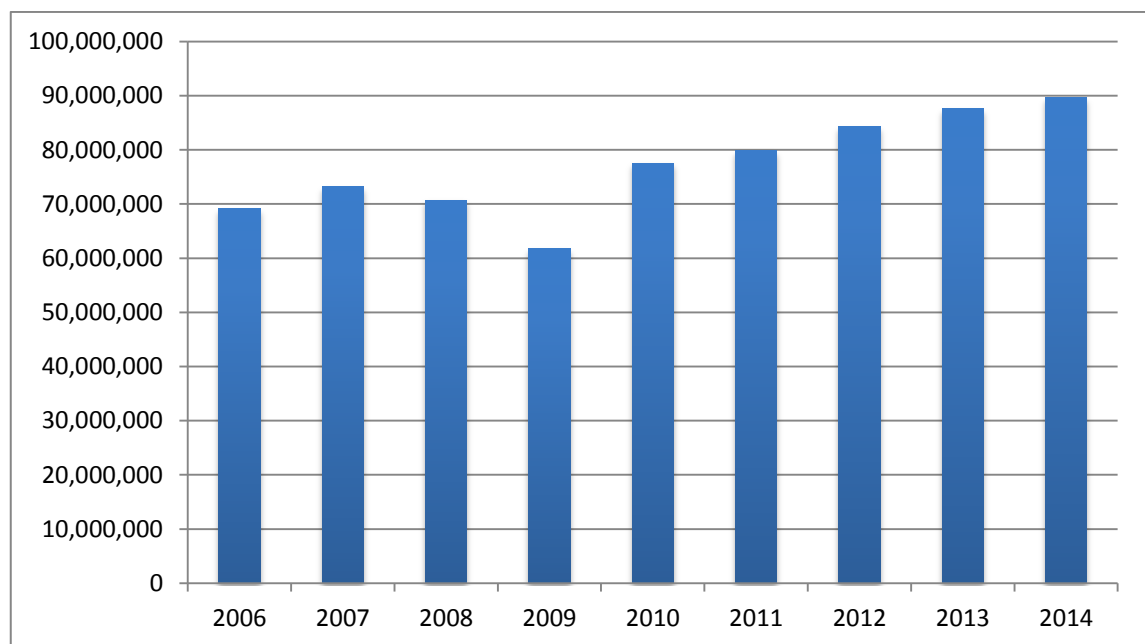
Druhá skupina, která je nevýrobní oblastí, a tedy zbytek zaměstnanců v automobilovém průmyslu, tvoří přibližně 9 milionů lidí. Pod tuto skupinu spadá například prodej motorových vozidel, jejich servis, prodej náhradních dílů, leasing, ale také silniční přeprava nebo stavba silnic (Eurostat, 2017).

3.1.3 Produkce motorových vozidel v EU

Jelikož by ukazatel výroby v EU sám o sobě nebyl úplně vypovídající, bude v této kapitole porovnávána výroba automobilů na celosvětové úrovni a poté bude podrobněji zaměřena na rok 2014.

V grafu č. 1 můžeme jasně vidět, že celková produkce má rostoucí tendenci, kromě roku 2008–2009 kdy je zřejmý jistý pokles v důsledku nižší poptávky po osobních automobilech a celkové snížení nákladní silniční dopravy, k němuž došlo díky uzavírání mnoha podniků v důsledku ekonomické krize.

Graf 1: Vývoj počtu vyrobených motorových vozidel za rok 2006-2014 (ks)

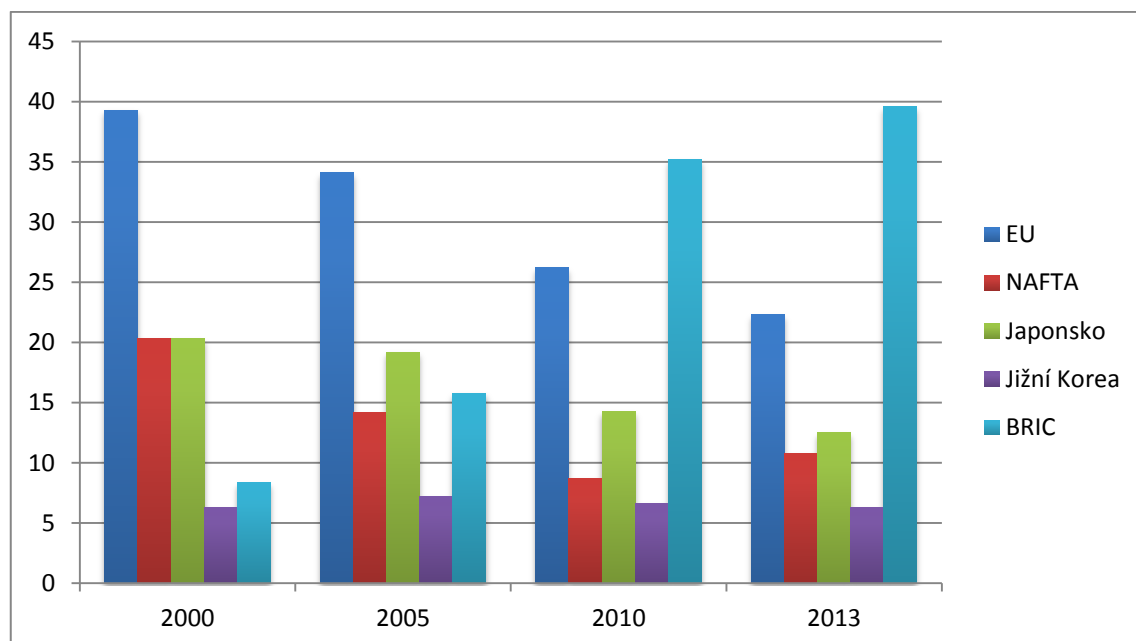


Zdroj: OICA, vlastní tvorba

Do roku 2012 byla Evropská unie největší výrobcem motorových vozidel na světě a její průměrná výroba se pohybovala okolo 16 milionů vyrobených aut ročně. V roce 2009 v důsledku finanční krize zaznamenala výroba propad o -9,4%, a toto snížení produkce se týkalo hlavně evropských a japonských výrobních podniků. Velký vzestup zaznamenaly země hospodářského uskupení BRIC, kde dominantní postavení ve výrobě

automobilů má Čína. Ta samotná už v roce 2011 zaznamenala vyšší výrobu než EU a stala se tak jedničkou na tomto trhu (OICA, 2016).

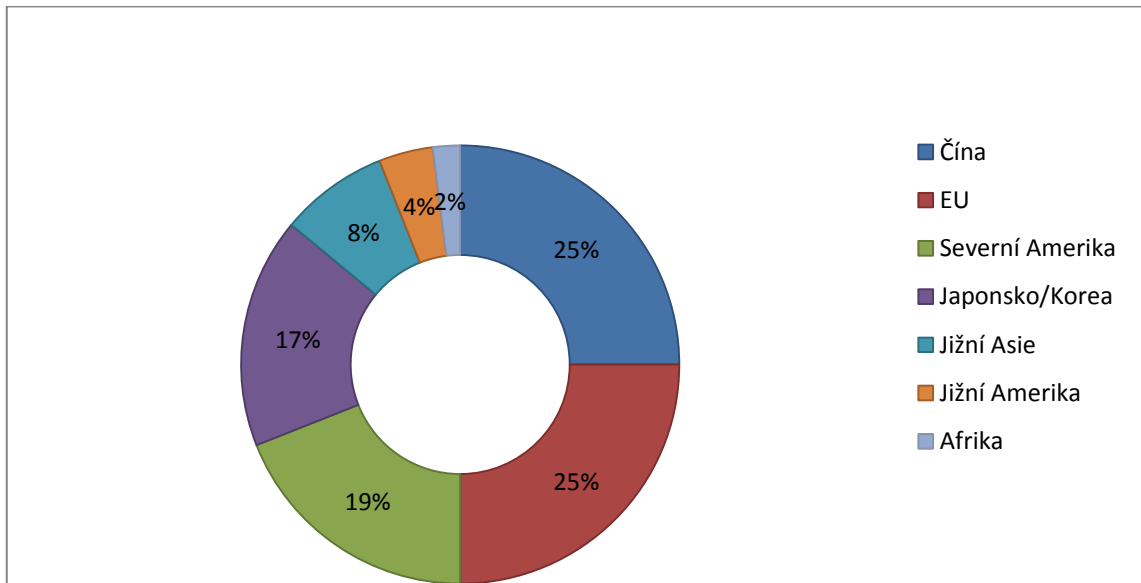
Graf 2: Mezinárodní srovnání v produkci osobních automobilů za rok 2000-2013



Zdroj: OICA, vlastní tvorba

V roce 2014 bylo vyrobeno na celém světě přes 90 milionů motorových vozidel. Největší počet vozidel se vyrobil v Číně, která se podílí na celkové výrobě 27%. Za Čínou se na druhém místě umístila EU, jejíž podíl je necelých 23%. Z celkové výroby představovalo 72,3 milionů vyrobených kusů osobních automobilů. Na trhu s osobními auty se Čína a země Evropské unie podílely stejným dílem, a to 25%. Všechny zbylé podíly na vyrobených osobních autech můžete vidět na grafu.

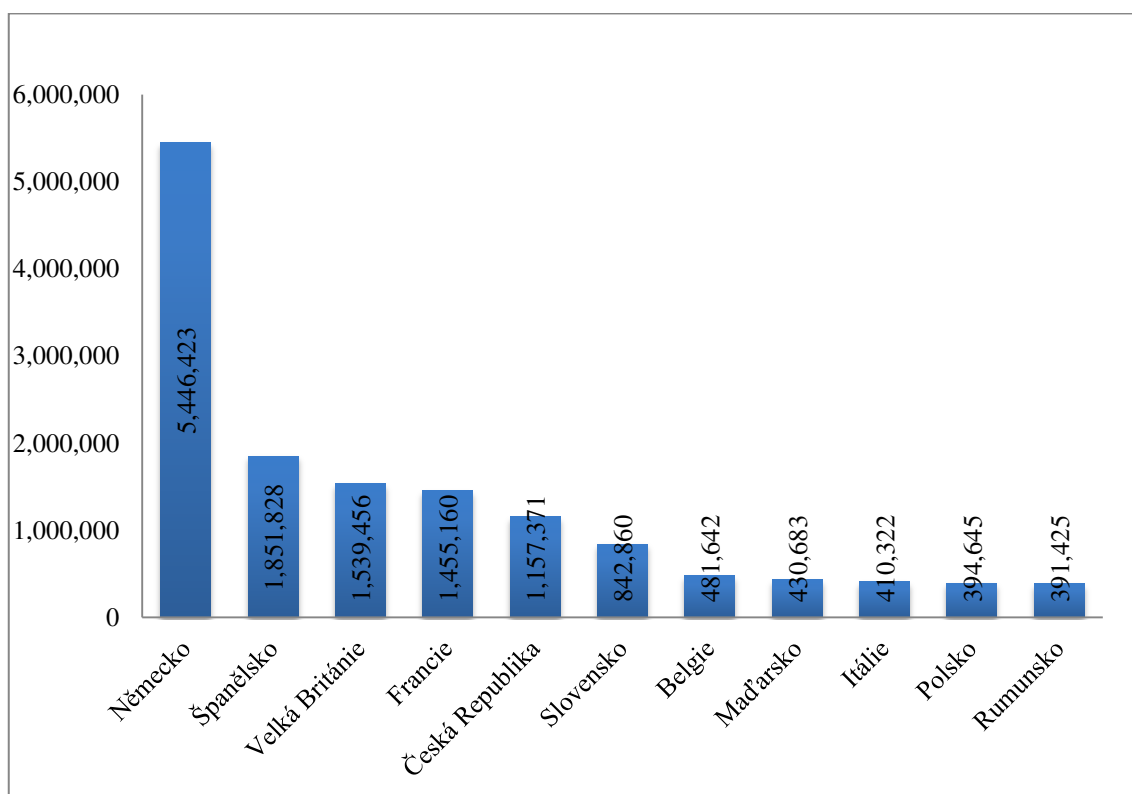
Graf 3: Podíl jednotlivých výrobců ve světě na celkové produkci OA za rok 2014 (v %)



Zdroj: OICA, vlastní tvorba

Při podrobnějším pohledu na výrobu osobních automobilů v Evropě, nezjistíme nic překvapivého. Dominantní postavení zde má Německo s 5,5 miliony vyrobených OA. V této zemi mají své centrály automobilky jako BMW a Volkswagen Group, které se řadí mezi jedny z největších producentů motorových vozidel na světě. Na druhém místě se nachází Španělsko, avšak už s velkým odstupem, a to se 1,8 milionem vyrobených OA. O tuto pomyslnou druhou pozici se dlouhodobě do roku 2012 přetahovalo s Francií. Ale po roce 2012 se situace ve Francii nevyvíjela dobře a automobilový průmysl se stále propadá a francouzský koncern PSA a německý Opel zde museli uvolnit několik tisíc zaměstnanců a došlo i na zavírání závodu. V roce 2014 se na třetím místě umístil automobilový průmysl Velké Británie se 1,5 milionem vyprodukovaných OA. Na grafu můžete vidět TOP 10 zemí EU a jejich produkci za rok 2014 (ACEA, 2016).

Graf 4: Počet vyrobených OA dle zemí EU v roce 2014 (v ks)



Zdroj: ACEA, vlastní tvorba

3.2 Automobilový průmysl v České republice

Česká republika je místem, ve kterém má automobilový průmysl své místo a je jedním z nejdůležitějších sektorů českého průmyslu. A to i přesto že je Česko menší zemí a menší ekonomikou než některé okolní státy, dokáže jim plně konkurovat, a o co víc, dostává se do popředí ve výrobě motorových vozidel. Je to jeden z největších zaměstnavatelů v celém průmyslovém odvětví ČR, významně se podílí na tvorbě českého HDP a značnou částí se podílí na českém exportu. Toto všechno je zapříčiněno několika skutečnostmi (eDOTACE, 2015):

1. Dlouholetá tradice automobilového průmyslu v ČR
2. Strategická pozice České republiky v Evropské unii
3. Velké dodavatelské zázemí
4. Levnější pracovní síla, než v zemích západní Evropy

Počátky českého automobilového průmyslu sahají až do 19. století, kdy koncem 90. let vznikla automobilka Laurin & Klement v Mladé Boleslavi, která v roce 1906 vstupuje na trh hned s 5 sériově vyráběnými vozy (Kožíšek a Králík, 1995). K této významné

automobilce je třeba zařadit i Pražskou továrnu na automobily, a. s., která byla po dvou letech přejmenována na společnost Praga. První světová válka znamenala pro většinu automobilek velké změny. Buď byla výroba přeorientována na válečnou výrobu, nebo menší výrobci svou produkci úplně zrušili. Po konci války se situace nezlepšila, jelikož došlo ke ztrátě mnoha odběratelů a rozpadl se hlavní trh – Rakousko-Uhersko.

Ke zlepšení situace dochází ve 20. letech, kdy došlo k růstu prodeje a také fúzi, která v našem automobilovém průmyslu doposud neměla obdoby. Automobilka Laurin & Klement se stala součástí Škody Plzeň, která byla ve střední Evropě největším strojírenským závodem a postupem času tak došlo k zániku této značky, která představovala počátek automobilového průmyslu v Čechách (Hora-Horejš, 2009).

Za komunistického režimu došlo k mnoha reorganizacím celého automobilového průmyslu a byl sestavován do různých seskupení (na konci roku 1949 to byly Československé závody automobilové a letecké, v polovině padesátých let Československé automobilové závody, a na začátku 60. let byly ustanoveny Výrobní hospodářské jednotky).

Díky diktátu komunistické strany docházelo i ke změnám výroby. Například Jawa se měla soustředit pouze na výrobu motocyklů a zrušit výrobu osobních automobilů. Škoda byla v podstatě jedinou automobilkou, která mohla produkovat právě osobní automobily. Značky jako Tatra, Avia nebo Praga měly svou výrobu přeorientovat na produkci lehkých i těžkých nákladních vozidel. Výroba autobusů spadala výhradně pod firmu Karosa, pod kterou byly sjednoceny všechny karosářské podniky (Žídek, 2006).

Navzdory různým změnám československý automobilový průmysl zaměstnával v roce 1949 přes 30 000 zaměstnanců a o 20 let později to bylo až 134 000. V té době Československé závody automobilové zahrnovaly 101 továren a 80 dílen a tvořily 7,2 % české průmyslové produkce (pro celé Československo to představovalo 5,5% na celkové průmyslové produkci) (Pavlínek, 2008).

Podniky na území dnešní České republiky byly nuceny zřizovat pobočky i na Slovensku, což mělo podpořit industrializaci Slovenska. Automobilka Jawa musela úplně přesunout svou výrobu na Slovensko (přesunula výrobu motocyklů do 1 000 m³ z Prahy do Považské Bystrice). Firmy jako Tatra nebo Avia byly v 50. letech nuceny zřídít alespoň výroby dílů nebo montáže motorů, či dalších komponentů vozidel. V roce

1973 dochází k přemístění výroby lehkých užitkových vozidel ze Škodovky ve Vrchlabí do slovenské Trnavy (Faltus, 2006).

Po rozpadu SSSR si český i slovenský automobilový průmysl byl vědom, že díky volnému trhu a možnosti vstupu západních výrobců na trh východních zemí, bude těžké tyto změny ustát, a tak usiloval o navázání partnerství se zahraničními společnostmi.

Došlo tedy k již zmiňovanému odkoupení mladoboleslavské Škody Auto. Škodovka dodávala koncernu VW levné a kvalitní vozy a německý majitel otevřel automobilce dveře na západní trh. Tento úspěch ukázal i dalším zahraničním investorům, že se vyplatí vložit jejich kapitál do českých firem (Groenewalr, 1998).

Díky tomu, že Česká republika leží ve středu Evropy a díky vstupu ČR do Evropské unie v roce 2004, vznikla příležitost novým potenciálním zahraničním investorům. A právě demografická poloha země byla jedním z důležitých důvodů, proč u nás vznikly automobilky jako TPCA a nebo Hyundai Nošovice. Jednak kvůli tomu, že náklady na dodávky materiálu do výrobních továren nejsou tak vysoké, jako kdyby se např. podniky nacházely v jižní nebo jihovýchodní Evropě, a také proto, že český trh je blízko Německu nebo Francii, které představují důležitější a zajímavější trh pro celkový prodej automobilů.

Například v roce 2011 se automotive ČR podílel na celkovém českém exportu 19,1% a v roce 2014 to bylo přes 23,3%. Je nutné říci, že páteř celého průmyslu tvoří výroba osobních automobilů, které u nás vyrábějí tři automobilky: ŠKODA Auto, TPCA a Hyundai Nošovice. Výroba osobních aut třídy M1 tvoří přes 97% celkové produkce motorových vozidel u nás. I přesto se říká, že ČR je tradičním výrobcem autobusů (KAROSA-Irisbus) a nákladních vozidel (TATRA) (Czechinvest, 2015).

V příloze zákona 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel a pozemních komunikací můžeme najít rozdělení vozidel do těchto kategorií:

- *L – motorová vozidla zpravidla s méně než čtyřmi koly*
- *M – motorová vozidla, která mají nejméně čtyři kola a používají se pro dopravu osob*
- *N – motorová vozidla, která mají nejméně čtyři kola a používají se pro dopravu nákladů*
- *O – přípojná vozidla*
- *T – traktory zemědělské nebo lesnické*

- *S – pracovní stroje*
- *R – ostatní vozidla, která nelze zařadit do výše uvedených kategorií*

Každá z uvedených kategorií se rozčleňuje do dalších podkategorií, kde určujícími prvky je například hmotnost, počet kol, rozchod soupravy, maximální rychlosti a využití. Práce se později zaměřuje hlavně na osobní automobily, tedy kategorii M1, ale pro úplnost je zde charakterizována celá kategorie M:

- *M1 – vozidla, která mají nejvýše osm míst k přepravě osob, kromě místa řidiče, nebo víceúčelová vozidla*
- *M2 – vozidla, která mají více než osm míst k přepravě osob, kromě místa řidiče, a jejichž nejvyšší přípustná hmotnost nepřevyšuje 5 000 kg*
- *M3 – vozidla, která mají více než osm míst k přepravě osob, kromě místa řidiče, a jejichž největší přípustná hmotnost převyšuje 5 000 kg*

3.3 Význam automobilového průmyslu v regionech ČR

V této kapitole bude podrobněji zobrazen dopad některých investičních záměrů v automobilovém průmyslu a jejich dopady na blízký region.

3.3.1 Průmyslová zóna Kolín-Ovčáry

Průmyslová zóna Ovčáry, leží u města Kolín ve Středočeském kraji. Kolín se nachází nedaleko již dostavěné dálnice D11 a je jedním z nejdůležitějších železničních uzlů v ČR. Patří mezi tradiční průmyslová města. Pravdou ale je, že v 90. letech minulého století zde skončila výroba některých firem (převážně chemický průmysl a rafinerie). V důsledku toho rostla v Kolíně a jeho okolí nezaměstnanost (v roce 2004, tedy rok před začátkem provozu TPCA byla nezaměstnanost v okrese Kolín 9,19%) a bylo tedy potřeba vytvořit podmínky pro příchod nových podniků a investorů (Agora Central Europe, 2016).

Zájem o investice projevila firma BMW, která měla jedinou podmínku, a to průmyslovou zónu o rozloze 350 ha. Bohužel automobilka BMW se rozhodla investovat do lokality v německém Lipsku, kde momentálně ve svém závodě vyrábí elektromobily i3. Průmyslová zóna tedy zůstala jistý čas bez využití, do té doby než o ni projevila zájem koncern Toyota a francouzský producent PSA – Peugeot Citroën. Výstavba

společného podniku trvala 2 roky a 28. 2. 2005 byla slavnostně zahájena komerční výroba. Vedle samotné TPCA se v průmyslové zóně nacházejí další závody, které přímo zásobují montážní závod (výroba sedaček, firma na expedici výrobků, zpracování kovového opadu při výrobě a další) (Wokoun a kol., 2010).

V roce 2014 pracovalo v TPCA celkem 3464 zaměstnanců. Většina z nich bydlela do 30 km od závodu – konkrétně to bylo okolo 75% zaměstnanců). Můžeme tedy říci, že dopad na zaměstnanost v okrese Kolína a jeho okolí je významný. Už jenom udávaná zaměstnanost v okrese Kolín z roku 2004 se do roku 2006 snížila na 5,8% (míra nezaměstnanosti v ČR ve stejném období byla 7,3%). Dalším přínosem do okolí je grantový program „TPCA pro Kolínsko“ který za dobu svého trvání investoval do různých projektů téměř 110 milionů korun. Firma pro širokou veřejnost a pro své zaměstnance pořádá různé vlastní akce anebo dotuje akce pořádané ve městě Kolín – nejznámější je Kmochův Kolín (TPCA, 2014).

Závod také významně působil na občanskou soudržnost v obci Ovčáry, která leží v bezprostřední blízkosti TPCA a je od něho oddělena ochranným valem, leč v jedné části obce nejsou občané ani do teď spokojeni. Polovina občanů byla spokojena a souhlasila s výstavbou (převážně vlastníci pozemků, na kterých byla výstavba schválena), druhá část obyvatel kontrovala hlavně zničením místního životního prostředí. Výstavba továrny také pomohla k výstavbě nové silniční infrastruktury a to přímo na krajské i státní úrovni. Nejdůležitějším bodem bylo dostavění, tehdy pozastavené výstavby, dálnice D11 a to aspoň na úroveň exitu 50 – Žehuň. Od tohoto sjezdu vznikla úplně nová silniční síť Žehuň-Kolín, která byla zároveň obchvatem pro přilehlé obce, přes které do té doby jezdila většina kamionu, a zajistila tak kvalitní a spolehlivou dopravu zásob do závodu.

Existence továrny na osobní automobily má ale i negativní dopady. Asi největším a nejcitelnějším důsledkem je zadluženost města Kolín.

Město muselo vybudovat 850 úplně nových bytů pro zaměstnance z jiných regionů. Nové panelákové domy byly postaveny skoro na druhé straně Kolína, než kde leží automobilka, což také nepomáhá dopravní situaci ve městě, která je během ranních hodin nevladatelná a i po 10 letech fungování závodu není vyřešena. Na počátku projektu se na stavbě podílely tři strany: TPCA – město Kolín – stát. Vedení města se na začátku stavby domluvilo s tehdejší vládou, že stát tyto byty zafinancuje. Stát nakonec

zaplatil pouze projektovou dokumentaci a zbytek dluhu zůstal městu. Kolín byl tak zatížen dluhem více než 1 miliarda korun. Což se samozřejmě negativně podepsalo na rozvoji města, jelikož všechny jeho finance jdou na splátku tohoto dluhu, i proto bylo město Kolín jedním z nejzadluženějších měst v ČR (Zuzana Keményová, 2012).

Dalším problémem je kriminalita ve městě. Při výstavbě továrny v Kolíně pobývalo mnoho občanů ukrajinské národnosti, kteří ve městě i po dostavbě zůstali. Tento faktor, plus výstavba zmíněných sídlišť, ve kterých se nenachází žádné školy, obchody, nebo restaurace, dává možnost vzniku barům, hernám a jiným podobným zařízením.

Negativní dopad měla průmyslová oblast i na životní prostředí. I přesto, že TPCA se řadí mezi tzv. „zelené továrny“, protože produkují málo odpadů a vlastní mezinárodní certifikát řízení ochrany životního prostředí EN ISO 14001:2004, byla továrna vybudována na zelené louce a tím byl narušen vzhled a ráz krajiny, i když můžeme říci, že u těchto typů staveb je to typické. Tento problém mohl zapříčinit i dlouhodobý pokles spodních vod, na který si stěžují občané Ovčár. Avšak nebyl proveden žádný geologický průzkum, který by toto tvrzení doložil (Wokoun a kol., 2010).

3.3.2 Průmyslová zóna Nošovice

Stejně jako u případu TPCA projevovala automobilka BMW během 90. let zájem o lokalitu pro vytvoření průmyslové zóny. Na rozdíl od Kolína, město Frýdek-Místek připravilo pouze podklady a prezentační materiály jak by měla vypadat. Když se BMW rozhodlo zřídit svůj závod v Lipsku, projevila zájem o tuto investiční příležitost firma Hyundai. Po konci vyjednávání začal Moravskoslezský kraj vykupovat pozemky o celkové rozloze 260 ha (momentálním 100% vlastníkem už je závod HMMC) (Czechinvest, 2016). Samotná výstavba továrny byla blokována několika vlastníky zemědělské půdy z Nošovic, ale po delším vyjednávání nakonec stavba v roce 2006 začala.

Během roku 2015 zaměstnávala firma HMMC zhruba 3400 zaměstnanců a automobilka se může pyšnit, že skoro 97% zaměstnanců je z Moravskoslezského kraje. Můžeme tedy říci, že nošovická automobilka funguje jako zaměstnavatel na výbornou (HYUNDAI, 2015).

Díky tomu, nebyla výstavba bytových jednotek nutná, jako tomu bylo u kolínské TPCA. To už ale nelze říci o samotném řízení zaměstnanců. Už od počátku výroby, doprovázejí

automobilku stížnosti na výši mezd pro dělníky. Výše těchto mezd se drží pod průměrem kraje, což by nebylo tak špatné, ale oproti jiným automobilkám (TPCA a Škoda Auto) jsou rozdíly markantní.

Na začátku fungování podniku byly průměrné mzdy vysoké 20 000 – 21 000 Kč. Pro porovnání – na stejné pozici si dělník v TPCA vydělal měsíčně 25 000 – 26 000 Kč a ve Škodě Auto až 28 000 Kč (Wokoun a kol., 2010). Vedení tuto situaci vysvětlovalo tím, že se jedná o montážní linku a slibovalo, že tento problém bude v budoucnu řešit. Postupem času se situace opravdu zlepšila a podle dostupných informací si zaměstnanec na dělnické pozici v průměru vydělá 29 000 Kč. Avšak přetrvávajícím problémem je, že zaměstnanci si stěžují na nelogickou a neprůhlednou motivační část platu (Ekonomika, 2015).

Samotná automobilka nemá na své okolí tak velký vliv jako TPCA. HMMC vytvořila speciální fond, na němž se podílí ještě Moravskoslezský kraj a NNO (nestátní neziskové organizace), do kterého postupně vložili 20 mil. Kč. Tento fond dotuje hlavně měkké projekty na území kraje spojené s životním prostředím. Celkově je obec Nošovice spíše izolována od této automobilky. Svědčí o tom fakt, že celkový příspěvek od HMMC pro obec byl 200 000 Kč, ze kterých 140 tisíc korun bylo použito na místní zábavu, a zbytek peněz byl příspěvek na sportovní areál, který se v obci otvíral. A stejně jako v Ovčárech, je obec Nošovice oddělena od fabriky ochranným protihlukovým valem, který měl být původně vysoký až 15 metrů, ale nakonec se ustálil na 7 metrech. (Wokoun a kol., 2010).

Z hlediska životního prostředí se firma snaží být velice ekologická. Vypovídá o tom fakt, že před zahájením stavby se na pozemcích vyskytovalo cca 1 000 stromů a 99% z nich bylo místo vykácení pouze přemístěno. Stejně jako TPCA je firma HMMC vlastníkem certifikátu ISO 14001. Jediný ekologický problém představovala samotná výstavba továrny, kdy se shrnutá ornice svážela pryč přes obec a způsobila tak na několik měsíců zvýšenou prašnost v obci (HYUNDAI, 2015).

3.4 Finanční krize

Celosvětová hospodářská krize v roce 2008 připravila miliony lidí na celém světě o jejich úspory, o práci i o jejich domovy. Pravdou je, že ani dnes se mnozí odborníci jednotně neshodnou, kdo nebo co má největší podíl na vzniku této krize.

I když finanční krize nejvíce udeřila v globálním měřítku až na podzim 2008, začala nejprve jako lokální hypoteční recese na americkém trhu v roce 2007. Charakteristickým znakem této krize byla její dynamika a schopnost rychle se přelévat do dalších ekonomik. Za další znak lze považovat celý soubor faktorů, které ji způsobily, a jejich určitá propojenost, která celou recesi umocnila. Za vznikem této krize stojí především nedostatečná regulace finančního trhu, nadměrná spekulace, nepoctivé chování na trhu, ale i určitá nedokonalost globálního finančního trhu. Některé tyto důvody jsou podrobněji popsány v následující kapitole.

3.4.1 Důvody vzniku finanční krize v USA

3.4.1.1 Nemovitostní bublina

Jako datum, kdy finanční krize začala, se označuje 15. září 2008, kdy byl ohlášen bankrot jedné z největších investičních bank LehmanBrothers a kolaps největší pojišťovny AIG. O to šokující bylo, že tyto společnosti měly více než stoletou tradici ve finančním sektoru USA.

U globální ekonomické krize byly vidět příčiny, které byly makroekonomického a institucionálního charakteru. Jednalo se především o nadbytek likvidity a nízké úrokové míry. Díky snaze rozšířit trh s hypotečními úvěry v USA, se dostávalo hypotečním úvěrům i takovým lidem, kteří nemohli dostatečně zaručit, že budou pravidelně hypotéku splácet (Klváčová, 2009).

V určitých lokalitách stoupaly ceny meziročně o desítky procent a i přesto se našlo mnoho kupců díky dostupným půjčkám od bank. Důvodem byla nízká úroková míra pro banky, kterou stanovoval Federální rezervní systém, a to napomáhalo k levným hypotékám pro koncového zákazníka banky. Díky nenasytnosti bank, které ze samotného půjčování měly příjmy, tak i nenasytnosti občanů, kteří se snažili vlastnit více, a proto si byli ochotni více půjčovat, dali možnost vzniknout realitní bublině (Krugman, 2012).

Jistým ospravedlněním také bylo, že pokud by náhodou dlužník nemohl splácet danou hypotéku, může ji vždy refinancovat pomocí nového úvěru. Nebo v případě finanční instituce, pokud by nebyl úvěr splácen, může hypotéku jednoduše prodat na hypotečním trhu a tak ji nevznikne ztráta.

S myšlenkou půjčovat co nejvíce to bylo možné, rostly i tzv. subprime půjčky (podřadné půjčky), které se půjčovaly „horším“ klientům, u kterých se vědělo, že mají malé příjmy a nejsou tak bonitní. Vznikaly i tzv. ninja úvěry, které byly poskytovány klientům, který neměly skoro žádný příjem a hypotéka jako taková obsahovala minimum dokumentace (Morris, 2009).

Kromě hypotečních úvěrů, banky rády poskytovali tzv. „půjčky na spotřebu“. Pokud si člověk vezme hypotéku, slouží mu jako krytí např. byt nebo jeho dům, ale půjčky na spotřebu byly většinou kryty zvýšenou cenou nemovitostí. Tedy – pokud si někdo koupil dům na hypotéku v ceně 100 000 dolarů a během roku se cena zvedla na 200 000 dolarů, banka ráda poskytla další půjčku ve výši např. 70 000 dolarů. A tato hodnota byla právě kryta zvýšenou cenou. Jako rezervu si banky nechávaly právě zbylých 30 000 dolarů (Roubini&Mihm, 2011).

Díky tomu se zvýšila jak spotřeba domácností (měly možnost utratit další peníze), tak ale i jejich zadluženost. Zvýšená spotřeba domácností vedla i ke zvyšování HDP, a což vedlo ke spokojenosti vládního sektoru a ten tak vydával optimistické prognózy o hospodářské stabilitě a růstu.

3.4.1.2 Deriváty a další finanční inovace

Na přelomu 20. a 21. století umožnila státní deregulace a technologický vývoj prudký nárůst nových finančních produktů tzv. derivátů. Ty měly původně sloužit ke snižování rizika na finančním trhu, jelikož s nabízením zmíněných podřadných půjček vznikalo riziko nesplacení a ztráty investovaného kapitálu.

K pochopení tohoto problému je důležité znát i pojem sekuritizace. Jednoduše řečeno se jedná o přeměnu úvěrových smluv na obchodovatelné cenné papíry, a díky jeho prodeji získá vlastník další kapitál, který může dál investovat (ČNB, 2016).

Před zavedením tohoto systému fungoval trh tak, že pokud dlužník požádal o hypotéku, věřitel si vždy prověřil, komu půjčuje. Hypotéky byly dlouhodobé a banka chtěla být tak zabezpečena, že se jí peníze po čase vrátí. Díky sekuritizaci může věřitel prodat půjčku např. investiční bance.

Investiční banky dají tyto hypotéky a další půjčky (studentská půjčka, půjčka na auto, dluhy na kreditních kartách) dohromady a vytvoří tak zajištěné dluhové obligace

(komplexní deriváty) známé jako CDO (tyto CP mají i další jména jako: CMO- zajištěné hypoteční obligace, nebo CLO- zajištěné úvěrové obligace) (Klváčová, 2009).

Investiční banky tyto CP dále prodávaly investorům a proto se tyto „toxické CP“ dostaly do celého světa. Díky tomu, že se všechny půjčky a hypotéky promíchaly do sebe, nebyl velký problém, když jeden úvěr nebyl splacen (Kozák, Weiss, Schulzová a kol., 2012).

Věřitelům nezáleželo na tom, zda bude žadatel schopen úvěr splácet a začali tak poskytovat čím dál rizikovější půjčky viz o pár řádku nahoře. Investičním bankám na tom také nezáleželo, protože čím víc těchto CDO prodaly, tím větší měly zisky. Důležitou roli zde také hrály ratingové společnosti, které měly za úkol tyto cenné papíry ohodnotit. Čím větší ohodnocení tyto CP měly, tím větší dostávaly odměny od investičních společností (Heinberg, 2011).

Je důležité říci, že všechny tyto CDO měly většinou ohodnocení AAA – tedy nejlepší hodnocení. Většina investorů vycházela z předpokladu, že podíl špatných aktiv v těchto CDO je nízký a případné ztráty by byly nízké. Na důvěryhodnosti těchto CP přidávaly i pojistné smlouvy nebo nadměrná zajištění, kdy byla hodnota strukturovaných aktiv vyšší, než hodnota emitovaných cenných papírů.

3.4.1.3 Morální hazard

Ratingové společnosti, ale většinu času věděly, že se nejedná o tak kvalitní cenné papíry jako jsou například zmiňované státní dluhopisy, i přesto udělovaly nejlepší hodnocení a doporučovaly je dalším věřitelům a investorům.

Tento druh nezodpovědného, ale účelného chování (za účelem zisku) můžeme nazývat „morální hazard nebo morální riziko“. Toto „obchodování“ spočívá v situaci, kdy dochází k asymetrickým informacím na trhu. Na trhu se vyskytuje jeden ekonomický subjekt, který je informovaný, a při maximalizaci svého zisku využívá postavení druhého ekonomického subjektu, který je neinformovaný (Businesscenter, 2016).

Například hypoteční makléř přinesl vědomě do své pojišťovací agentury lhářský úvěr a byl za to odměněn. Čím rizikovější úvěr to byl a čím více jich přinesl, tím větší byla jeho odměna. A navíc nebyl nijak poškozen nebo potrestán, pokud nebyl úvěr splacen, protože díky sekuritizaci to byl problém někoho jiného.

Navíc k tomu si mezi sebou investiční banky půjčovaly mnohem více peněz, které používaly k nákupu podřadných hypoték a tvorbě dalších CDO. Komise pro cenné papíry a burzy v roce 2004 umožnila těmto investičním bankám se ještě více zadlužit a tím pádem více riskovat. Největší investiční společnosti tak mohly zvýšit svou finanční páku (poměr mezi vlastním a vypůjčeným kapitálem) a dostaly se tak do pozice, kdy pokles okolo 3 % v hodnotě jejich aktiv, by znamenal pro společnost bankrot (Musílek, 2011).

Odměňování v tomto sektoru nebylo nic běžného, bohužel během roku 2005 a 2006 investiční banky jako GoldmanSachs, LehmanBrothers, Merrill Lynch vyplácely desítky miliard dolarů. V roce 2005 vyplatily na prémiech přes 25 mld. dolarů, v roce 2006 to bylo až 36 mld. dolarů a o rok později necelých 40 mld. dolarů. Bohužel odměňováním takovými tučnými bonusy to nekončilo (Roubini, Mihm, 2011).

Příklad tohoto způsobu chování můžeme vidět i u jiných finančních institucí než jenom u investičních bank. Banky jako takové v podstatě poskytovaly riskantnější úvěry, protože díky sekuritizaci byla převáděna rizika nesplacení na další subjekty. Tlak byl tak vyvíjen na hypoteční makléře, kteří měli tyto rizikové půjčky poskytovat, jelikož z nich měly banky vyšší profit.

3.5 Závěr teoretické části

Teoretická část má za úkol seznámit čtenáře se základními informacemi automobilového průmyslu v Evropě a ve světě. Udává v kontextu největší producenty osobních automobilů a díky zobrazení celkové výroby OA ve světě tak můžeme porovnat, jak velkým podílem, přispívá ČR do tohoto ukazatele. Graf č. 4 nám také dokazuje, že český automobilový průmysl se může zařadit mezi pětici největších producentů v ČR. Toto 5. místo si udržuje i nadále a v produkci osobních automobilů, může být momentálně ohrožena pouze Slovenskem. V další kapitole této teoretické části je popsána stručná historie automobilového průmyslu v ČR. Nejvíce náš automobilový průmysl postihl komunistický režim, kdy došlo ke znárodnění většiny podniků. Díky tomuto politickému režimu, který v podstatě nerespektoval žádný vztah poptávky a nabídky, docházelo k neefektivnímu využívání zdrojů, byly tak automobilky nuceny vyrábět malé, levné a nekvalitní stroje. Což zvětšovalo rozdíl mezi západními a východními producenty automobilů. Ke zlepšení situace docházelo až v 80. letech.

Kapitola o průmyslových zónách nám dává jasně najevo, že přítomnost automobilky má spíše pozitivní dopady na blízký region a jeho obyvatele. V obou zmiňovaných případech pomohla přítomnost fabriky snížit nezaměstnanost, přivést další investice do regionu nebo zlepšit infrastrukturu v okolí. Velkým negativem v začátcích automobilek byla např. zvýšená kriminalita v přilehlých městech. Podle posledních průzkumů tento problém stále přetrvává (ne jenom u TPCA a HMMC), především díky přílivu levné pracovní síly z ciziny.

Kapitola o ekonomické krizi udává důvody, proč k této globální finanční krizi vůbec došlo. Díky výše popsaným důvodům, lze říci, že za ekonomickou krizí, stojí hlavně lidský faktor, respektive nenasytost finančníků a bankéřů. A dle čistě osobního názoru autora nám tato krize dokázala, že je třeba stále vést diskuze o určité regulaci (hlavně tedy účinné regulaci) a dohledu nad finančním sektorem.

Což dokazují i řady iniciativ, summitů a aktivity na úrovni skupiny G20 i v politice EU, která tak dala vzniknout tzv. Larosière report. Ta obsahuje mnoho námětů a návrhů týkající se právě regulačních opatření a dohledu nad finančními trhy EU.

4 Praktická část

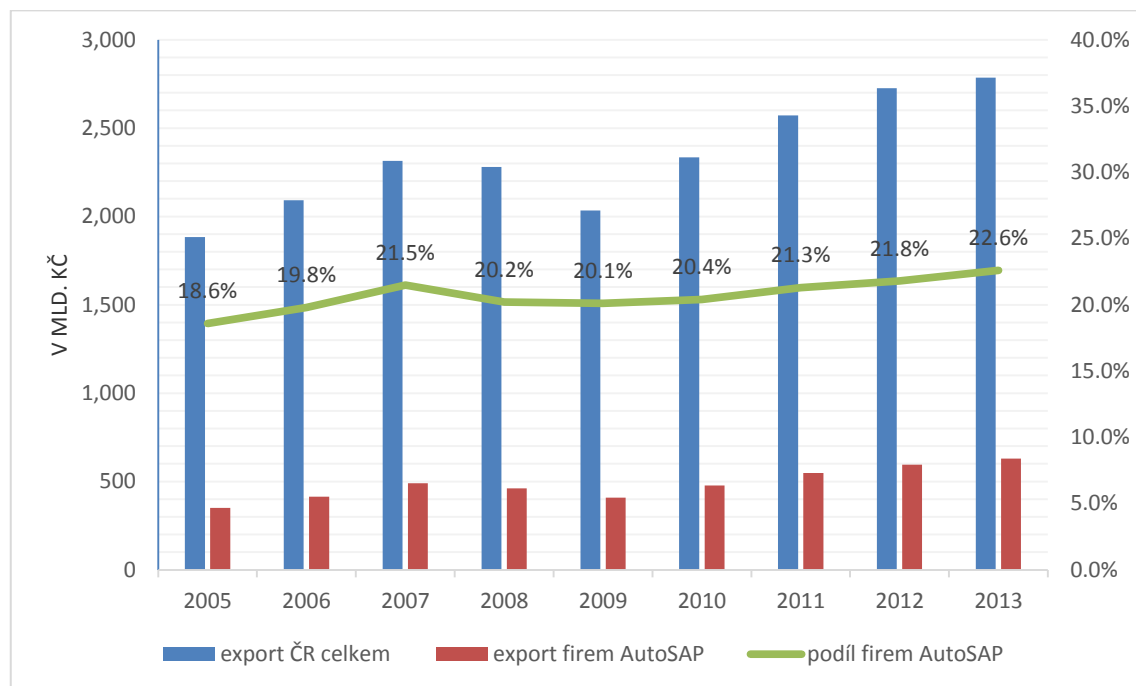
4.1 Automobilový průmysl ČR – ekonomická krize a postkrizové období

V následujících kapitolách jsou už podrobně prozkoumány jednotlivé statistiky, které se týkají českého automobilového průmyslu. V této kapitole jsou vykážány údaje vyplývající ze statistik Sdružení automobilového průmyslu ČR, které získává od své členské základny. Ta mezi lety 2006–2013 čítala v průměru 150 firem, během let se tento počet samozřejmě měnil, ať už díky ukončení podnikání některých společností, nebo naopak přijetí nové firmy do této základny. AutoSAP ve své publikaci uvádí, že tyto firmy se z 90% podílí na objemu tržeb celého automobilového průmyslu a lze tak říci, že většina údajů má vypovídající hodnotu a můžou tak sloužit k vypracování této kapitoly. V kapitolách, které analyzují výrobce motorových vozidel u nás, jsou z každého odvětví vybrány automobilky, které se nejvíce podílí na celkové produkci

v dané oblasti. Jako sledované období bylo vybráno rozmezí let 2006–2012, aby údaje z let 2008 a 2009, které jsou v této práci označovány jako krizové roky pro automobilový průmysl, byly zasazeny do patřičného kontextu a údaje za rok 2010–2012 jsou předmětem sledování této práce.

4.1.1 Podíl automobilového průmyslu na exportu ČR

Graf 5: Podíl firem AutoSAP na celkovém exportu ČR



Zdroj: ČSÚ, publikace AutoSAP – Automobilový průmysl v ČR, vlastní tvorba

Z pohledu exportu můžeme s jistotou říci, že česká ekonomika je závislá na automobilovém průmyslu. Určitý pokles exportu, především České republiky, můžeme vidět v letech 2008 a 2009. Už od počátku ekonomické krize ve světě bylo jasné, že bude mít následky i u nás, jelikož je ČR vysoce proexportní země, a jejím vývozním trhem jsou hlavně země eurozóny. Můžeme tedy říci, že recese se dotkla v ČR spíše firem orientující se na vývoz a ne bankovních institucí jako tomu bylo jinde ve světě. Exportérům také nepomáhal špatný kurz EUR/CZK, který v červenci roku 2008 dosahoval rekordního minima a to 22,97 CZK/EUR (kurzy.cz,2017).

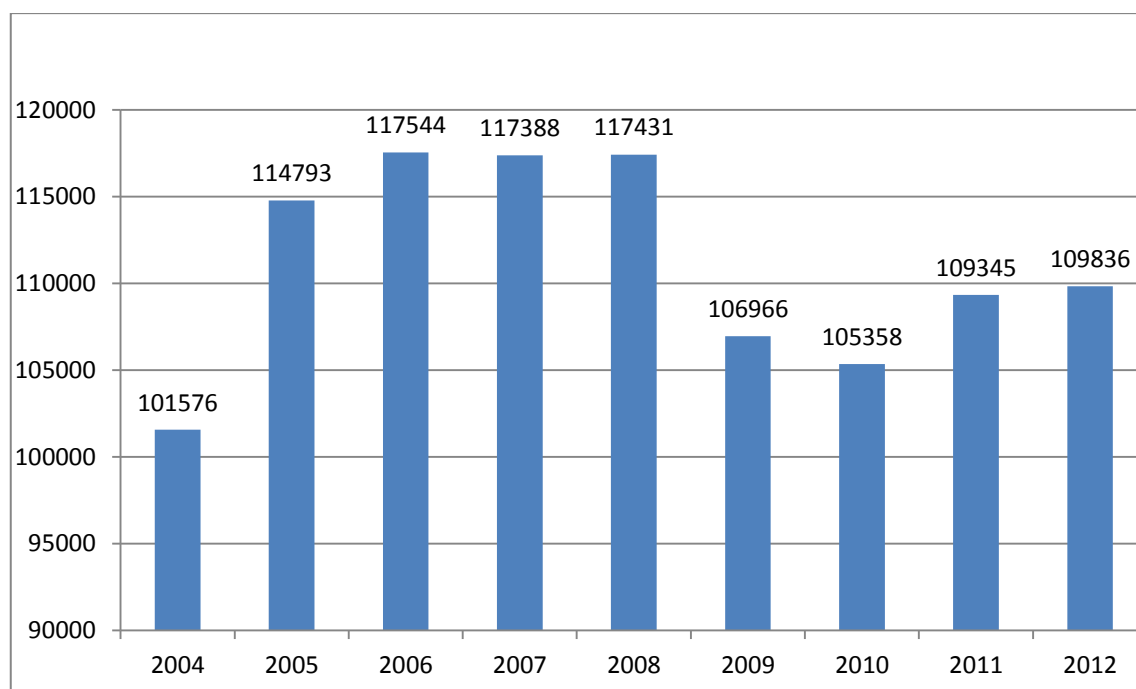
V roce 2011 vyhrály firmy automobilového průmyslu hned tři kategorie ze čtyř, v soutěži Exportér roku. Dokládá to také fakt, že samotná automobilka Škoda Auto několikrát tuto soutěž vyhrála.

AutoSap ve své tiskové zprávě z roku 2011 poukazuje na to, že i v soutěži mezi exportéry střední velikosti tvoří v TOP 10 třetinu právě členské firmy Sdružení automobilového průmyslu. Je nutné také podotknout, že právě dvě firmy ze tří, jsou exportéry vyvážejícími do největšího počtu zemí – jsou to Škoda Auto a Mitas. Tato skutečnost je pozitivním důkazem toho, že firmy nejsou soustředěny a závislé na jednom nebo několika málo zahraničních trzích. Dalším pozitivním jevem je, že v kategorii středních firem se mezi deseti nejlepšími umístily tři ryze české společnosti, což dokazuje úspěšnost českých firem (Exportér, 2011).

Dle historie této soutěže, můžeme vidět, že automobilový průmysl má na export České republiky značný vliv. Za zmínku stojí, že na předních příčkách se dále umísťují firmy jako Barum Continental spol. s r.o., GC Automotive Czech a.s., HELLA AUTOTECHNIK, s.r.o. nebo Bosch Diesel.

4.1.2 Počet zaměstnanců v automobilovém průmyslu

Graf 6: Vývoj počtu pracovníků ve firmách AutoSAP



Zdroj: Publikace AutoSAP – Automobilový průmysl v ČR, vlastní tvorba

Jak nám ukazuje graf, propad v počtu zaměstnanců mezi lety 2008 a 2009 je nejznatelnější ve sledovaném období. Konkrétnější počty u některých automobilek budou uvedeny v dalších kapitolách. Za rok tedy ztratilo práci v automobilovém průmyslu okolo 11 tisíc lidí. Většinou se tato propouštění týkala hlavně agenturních

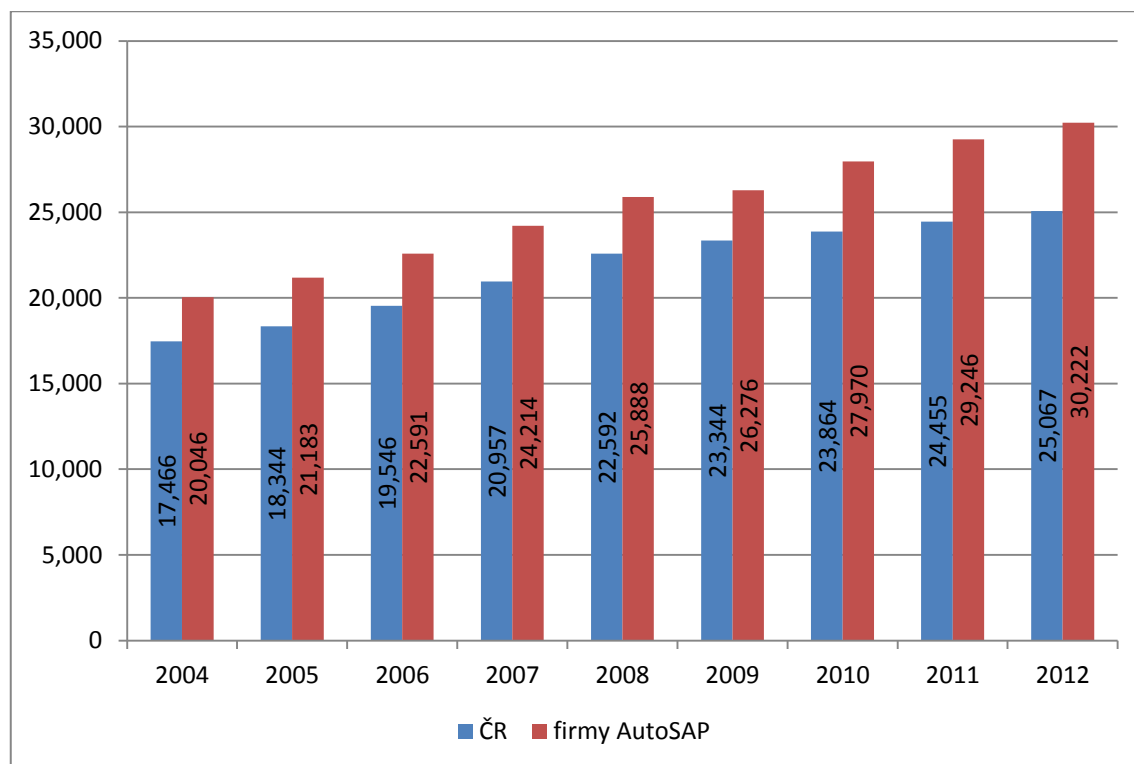
zaměstnanců a zahraničních brigádníků. Díky poklesu prodeje a počtu objednávek, byli jak výrobci tak hlavně dodavatelé nuceni snižovat své náklady a to prostřednictvím propouštěním svých zaměstnanců a zkracováním pracovní doby. Nejcitelněji se tato omezení dotkla zřejmě Škody Auto. Jako první opatření zrušila mimořádné sobotní směny, zkrátila pracovní dobu na čtyři dny v týdnu a nakonec byla nucena k třítydenní odstavce na přelomu roku. Společnost také na rok 2009 zrušila bonusy pro zaměstnance za dobré ekonomické výsledky (Ekonomika, 2008a).

Omezení výroby a propouštění zaměstnanců se týkalo i dalších společností jako Tatra, Avia nebo dodavatelské firmy AFL Stříbro, která dodávala kabelové svazky pro Volkswagen a Škodu Auto. Kopřivnická Tatrovka byla nucena omezit pracovní dobu na 3 dny a propustit skoro 700 lidí. Nejdelší omezení výroby bylo v závodě Avia v pražských Letňanech. Výroba byla zastavena od 15. prosince až do konce ledna následujícího roku (Ekonomika, 2008b).

U dalších automobilek jako TPCA a Hyundai se snižování počtu zaměstnanců nekonalo, docházelo skoro k opaku. Hyundai Nošovice během roku 2009 nabírala další kmenové zaměstnance, aby v září toho roku mohla spustit druhou pracovní směnu. Kolínská TPCA v letech 2008–2010 dokonce dosahovala své maximální kapacity výroby a následky krize se u této výrobní projevily až později (Byznys, 2009).

4.1.3 Porovnání průměrných mezd v ČR a automobilovém průmyslu

Graf 7: Porovnání hrubých průměrných mezd v ČR a firmách AutoSAP



Zdroj: ČSÚ, publikace AutoSAP – Automobilový průmysl v ČR, vlastní tvorba

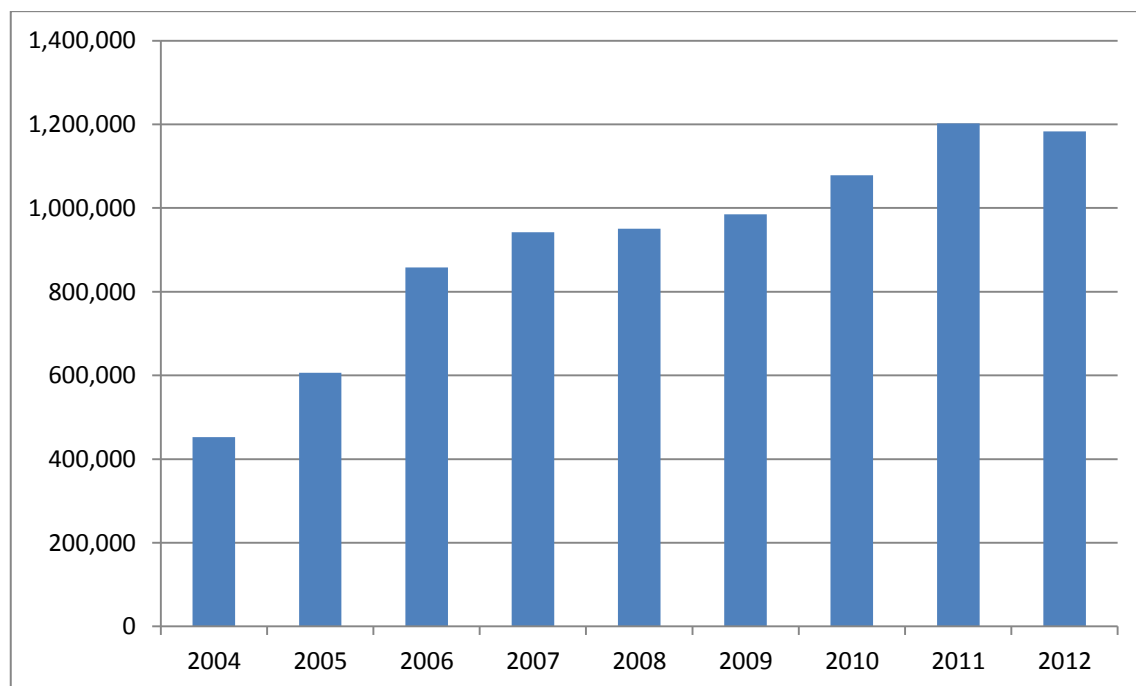
S personální politikou úzce souvisí také výše mzdy. Z grafu jasně plyne, že průměrná měsíční mzda je v řádu o tisíce korun vyšší, než je průměrná mzda v ČR. Pozitivním jevem určitě je, že se průměrné mzdy rok od roku zvyšují. Samozřejmě docházelo v určitých letech, hlavně v roce 2008-2010, během měsíců ke snižování mezd, ale celkově má ukazatel rostoucí tendenci.

Je třeba si povšimnout rostoucího rozdílu mezi znázorněnými ukazateli. V roce 2004 činil rozdíl mezi průměrnými mzdami necelé 3 000 Kč, v roce 2012 už je to ale rozdíl 5 000 Kč a do roku 2016 se tento rozdíl zvýšil na 7 000 Kč. I když někdy nebyl růst mzdy v automobilovém průmyslu tak jednoznačný. V letech 2008/2009 došlo meziročně ke zvýšení o 1,5%, přičemž celorepublikový průměr vzrostl o necelé 3,5%. Avšak rok poté, se mzdy ve firmách AutoSap zvýšily až o 6,5%, přičemž průměrná měsíční mzda v ČR pouze o 2,2% (Platy.cz, 2009).

Vlivem ekonomické krize docházelo kromě propouštění zaměstnanců také ke snižování jejich mezd. Většina firem volila 10% snížení mzdy a to jak u dělnických profesí, tak i na pozicích manažerských.

4.1.4 Počet vyrobených motorových vozidel v ČR

Graf 8: Počet vyrobených silničních vozidel v ČR za rok 2004-2014



Zdroj: Statistika AutoSAP, vlastní tvorba

Jak můžeme z grafu vyčíst, výroba silničních vozidel měla do roku 2011 rostoucí trend. V roce 2010 byl překonán historický milník, a to v podobně počtu vyrobených vozidel, kdy se v tomto roce toto číslo přehouplo přes hranici jednoho milionu.

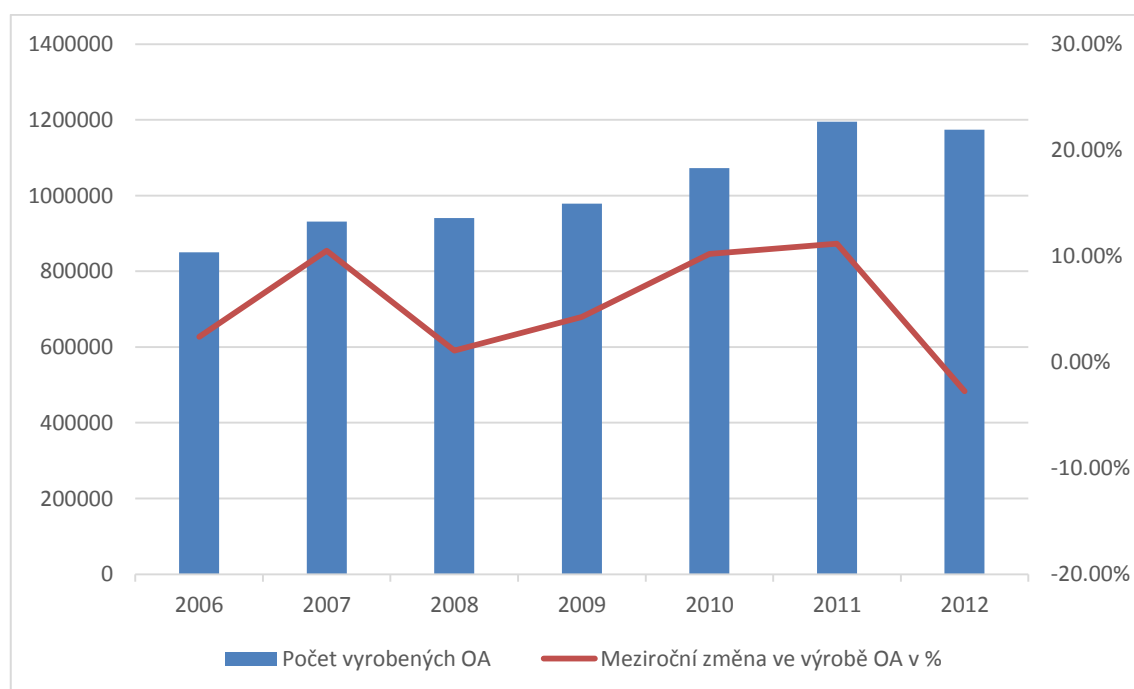
Za propadem mezi lety 2011 až 2014 stojí zřejmě hlavně kolínská TPCA, která snížila svoji produkci mezi lety 2009 až 2013 skoro až 55%. Tento výkyv ve výrobě bude ještě jednou zmiňován v samostatné kapitole kolínské automobilky. Samozřejmě k poklesu docházelo i v dalších automobilkách zaměřených na výrobu osobních automobilů. Velmi vysoký zájem byl ovšem o autobusy, kdy výroby během roku 2013 dosahovaly svých výrobních kapacit.

Situace ve výrobě osobních automobilů u nás kopírovala situaci na trzích v celé Evropě. Za první tři čtvrtletí roku 2012 se prodalo přibližně o 750 000 vozidel méně a výrobci tak byli nuceni ke snižování výroby a přehodnocení svých střednědobých plánů.

4.2 Vývoj výrobců osobních automobilů v ČR ve sledovaném období

Počet vyrobených osobních automobilů tvoří skoro 97% z celkového počtu vyrobených motorových vozidel u nás. Touto výrobou se hlavně zabývají tři automobilky u nás – Škoda Auto, TPCA Kolín a Hyundai Nošovice. Osobní vozidla v ČR vyráběly ve sledovaném období ještě další tři malé společnosti. Kaipan a Gordon s.r.o. se zabývaly výrobou sportovních vozidel a Magma Velké Meziříčí se do roku 2007 soustředila na výrobu pick-upu, momentálně se specializuje na výrobu bagrů a užitkových vozidel. Výroba těchto tří společností nepřesáhla ročně asi 40 vyrobených vozidel. Magma nakonec svou činnost ukončila v roce 2007 a o čtyři roky později zrušila výrobu i Gordon s.r.o. Díky těmto dvou důvodům se proto následující kapitola zabývá pouze třemi velkými automobilkami.

Graf 9: Počet vyrobených OA ve sledovaném období



Zdroj: Statistiky AutoSAP, vlastní tvorba

Graf nám ilustruje vývoj vyrobených osobních automobilů na území ČR a meziroční změny v této výrobě. Můžeme tak vidět, že český trh tak nekopíroval trend propadající se výroby v Evropě. Za tímto pozitivním vývojem stojí hlavně automobilka Hyundai, která v roce 2008 začala svou výrobu a umazala tak pokles výroby Škody Auto. V určitých letech docházelo pouze ke zpomalení růstu, až v roce 2012 došlo k menšímu

poklesu výroby, za kterou stojí hlavně kolínská automobilka TPCA, jak bude popsáno v samostatné kapitole této továrny.

4.2.1 TOYOTA PEUGEOT CITROËN AUTOMOBILE

Kolínská automobilka TPCA (Toyota Peugeot Citroën Automobile) je společným projektem Toyota Motor Corporation a koncernem PSA Groupe. Největší výrobce automobilů té doby TMC a evropská PSA podepsali smlouvu o spolupráci v lednu 2002. Automobilka měla být postavena na výrobu pouze malých městských vozů Toyota Aygo, Peugeot 107 a Citroën C1, které se vyznačují nízkou spotřebou, malou cenou a šetrností k životnímu prostředí. Výrobní kapacita tohoto závodu měla být 340 000 vozů ročně a měla zaměstnávat okolo 3 500 lidí.

Výroba těchto vozů začala 28. 2. 2005 a z tabulky je očividné, že automobilka byla už od začátku své výroby orientována výhradně na export a svou výrobu dodává na zahraniční trhy, nejvíce potom do Francie, Itálie nebo Velké Británie. Už v roce 2006 dosáhla výroba plně své kapacity a počet vyrobených automobilů rostl až do roku 2009, kdy dosáhla svého maxima. V tehdejší době fungoval v automobilce třísměnný provoz a každých 54 vteřin sjíždělo z linky nové auto. V roce 2008 TPCA vyrobila svůj první miliontý vůz a rozhodla se i pro menší inovaci všech tří modelů (TPCA, 2009).

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Počet vyrobených ks	293 650	308 478	324 289	332 489	295 712	270 705	214 915
Prodej	293 650	308 478	324 289	332 489	295 712	270 705	214 915
Na domácím trhu v %	0,47	0,51	0,34	0,26	0,29	0,34	0,55
Prodej do zahraničí v %	99,53	99,49	99,66	99,74	99,71	99,66	99,45
Počet zaměstnanců	3 504	3 321	3 441	3 364	2 931	3 000	2 414
Hrubá mzda	20 800	23 100	25 200	26 550	27 320	28 170	29 200

Tabulka 1: Vybrané ukazatele automobilky TPCA

Zdroj: Výroční zprávy TPCA, vlastní tvorba

Jak je z tabulky patrné, možné dopady recese pocítila automobilka až v letech 2011 a 2012. Určité snížení výroby aut proběhlo už v roce 2010, ale to pouze, pokud budeme tento rok porovnávat s rekordními roky 2009 a 2008. Zmíněné inovace byly právě možnou příčinou úpadku výroby a propouštění zaměstnanců, protože díky své cenové

dostupnosti a nízké spotřebě, byla tato vozidla skupována hlavně během krizových let 2008–2010. Jelikož ale automobilka nepřistoupila na omlazení svých modelů nebo jiné pobídky k prodeji, jako jsou cenově akční modely, zájem o jejich vozidla prudce klesal. Navíc se na trhu začala objevovat konkurenční vozidla, která byla modernější a „trojčata z Kolína“ tak vedle jiných modelů, jako třeba Škoda Citigo a Volkswagenu up! vypadala zastarale.

V roce 2010 tedy docházelo k postupnému omezování výroby a částečnému propouštění zaměstnanců. Původně se mělo propouštět pár desítek zaměstnanců, nakonec z TPCA odešlo přes 400 zaměstnanců. Jelikož ale zpomalení výroby, zkrácení pracovní doby na 4 dny v týdnu a přechod provozu na dvousměnný provoz, nepomohlo, muselo odejít během roku 2012 dalších 600 zaměstnanců. V roce 2010 se propouštěli hlavně agenturní pracovníci, protože díky kolektivní smlouvě z roku 2006 nemohla společnost propouštět své kmenové zaměstnance do března 2011. V roce 2012 ovšem přišli na řadu už kmenoví zaměstnanci, pracovníci, kteří měli smlouvu na dobu neurčitou a také pracovníci, kteří odešli dobrovolně ovšem s tříměsíčním odstupním platem. Toho roku také rozběhl trnavský závod výrobu nového modelu Peugeot a umožnil tak „zapůjčit“ až přes 200 pracovníků z Kolína. (Ekonom, 2010)

Na prodej menších vozů dopadl i propad na evropském trhu automobilů a nepříznivý vliv na kolínskou automobilku měly i potíže svých akcionářů. V Japonsku zasáhlo v roce 2011 Toyotu zemětřesení a i díky tomu ztrácela podíl na evropském trhu a francouzská PSA se už delší dobu potýkala se ztrátami.

V roce 2012 se francouzská PSA otřásala v základech. Začátkem roku oznámila, že do dvou let chce zrušit montážní závod v Aulnay poblíž Paříže a tím by přišlo asi šest a půl tisíce Francouzů o svá pracovní místa. Na tuto skutečnost reagovat francouzský prezident François Hollande razantně doporučil vedení společnosti tyto plány přehodnotit. PSA tak hledala jiné varianty jak snížit své náklady a nezvyšovat tak ztrátu, do které společnost upadala. A díky prohlášení francouzského prezidenta Nicolase Sarkozyho z roku 2009, kdy se TPCA potýkalo s velkým úspěchem, který chtěl přesunout výrobu malých aut do Francie, se opět kolínští dělníci báli zrušení celého závodu a ztráty pracovního místa (Art, 2012).

Další negativní zpráva přišla v roce 2012, kdy při nárazových testech Euro NCAP, všechna tři vozidla obdržela tři hvězdy z pěti a měla posádku ochránit pouze z 68%.

V roce 2005, kdy se zaváděla výroba v Kolíně, dosahovaly všechny modely necelých 80%. Nové modely automobilů ovšem šly do výroby až v květnu 2014 (Bezpečnost, 2012).

4.2.2 HYUNDAI MOTOR MANUFACTURING CZECH S.R.O.

Tabulka 2: Vybrané ukazatele automobilky HYUNDAI

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Počet vyrobených ks			12 050	118000	200 135	251 146	303 035
Prodej			12 050	118000	200 135	251 146	303 035
Na domácím trhu v %			0,88	2,83	2,76	2,9	3,46
Prodej do zahraničí v %			99,12	97,17	97,24	97,1	96,54
Počet zaměstnanců		166	1 206	1 892	2 216	2 538	2 623

Zdroj: Výroční zprávy Hyundai, vlastní tvorba

Jak bylo řečeno v předešlých kapitolách této práce, společnost Hyundai Motor Manufacturing Czech s. r. o. byla založena 7. 7. 2006. Výstavba továrny trvala pouhých 19 měsíců a jedná se o první výrobu Hyundai v Evropě. Na úplném začátku společnosti plánovala koncem roku 2009 vyrábět 200 000 kusů ročně a tuto kapacitu navýšit do roku 2011 na 300 000 kusů ročně. Od samotného začátku výroby, tedy 3. listopadu 2008, se v nošovické továrně začal vyrábět model i30 první generace. Už od začátku je zřetelné, stejně jako u TPCA, že přes 90% výroby jde k prodeji na zahraniční trhy (O společnosti HMMC, 2017).

Výhodou automobilky bylo, že i když začala výroba v továrně během ekonomické recese, neměla na ni takový vliv jako u ostatních automobilek. I přestože, nejvyšší možné výrobní kapacity bylo docíleno až v roce 2015, společnost postupně nabírala další zaměstnance a zvyšoval počet vyrobených aut. Po 2 měsících od začátku výroby ovšem dochází na začátku roku 2009 ke zkrácení provozu na 4 dny v týdnu. Jako pozitivní prvek u výroby těchto vozů, bylo zavedení šrotovného v zemích EU a automobilka tak mohla téhož roku spustit i druhou výrobní směnu.

Pravdou ale je, že HMMC měla plány daleko optimističtější. Na rok 2009 plánovala vyrobit 180 000 kusů a v roce 2010 byl předpoklad 250 000 kusů. I tak došlo mezi roky 2009/2010 o nárůst ve výrobě skoro až o 70%. Ke konci roku 2012 byly v závodě vyráběny modely ix20, i30 ve vícero variantách a ix35. Všechny modely byly speciálně

upraveny pro evropský trh. Hyundai Nošovice tak spíš bere jako svého konkurenta mladoboleslavskou Škodu, než TPCA, která se soustředila čistě na výrobu malých úsporných vozů.

Z tabulky je ale patrné, že i po ukončení šrotovného ve většině zemí, dochází po roce 2010 ke zvyšování prodeje a tedy i ke zvýšení vyrobených kusů. V září roku 2011 je spuštěna třetí směna a necelé dva roky poté, konkrétně v květnu 2013 má automobilka na svém „účtu“ jeden milion vyrobených automobilů (Archiv HN, 2011).

Tabulka 3: Výsledek hospodaření po zdanění automobilky Hyundai (v mil. Kč)

	2008	2009	2010	2011	2012
HMMC	-2 576	- 1 490	2 043	2 914	7 010

Zdroj: Výroční zprávy Hyundai, vlastní tvorba

Rostoucí trend můžeme sledovat i u výsledku hospodaření, když ještě během let 2008 a 2009 vykazovala automobilka ztrátu, během tří let se zisk více než zdvojnásobil. To právě vedlo k rostoucí výrobě a k rozšiřování výrobních úseků.

4.2.3 ŠKODA AUTO ČESKÁ REPUBLIKA

I přesto, že Škoda auto a.s. je v České republice dominantní automobilkou a její historie se datuje od roku 1895, nebude právě celá její historie předmětem zkoumání v této kapitole. K zásadní změně v historii společnosti došlo po roce 1989, kdy v rámci privatizace se vedení Škody a vlády, snažilo najít silného zahraničního partnera. Díky tomu byla 16. 4. 1991 Škoda zařazena do koncernu Volkswagen AG, do kterého touto dobou patřily značky Audi, Seat a samozřejmě samotný Volkswagen. Od roku 2000 je VW 100% vlastníkem akciové společnosti Škoda Auto.

Tabulka 4: Vybrané ukazatele automobilky Škoda Auto

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Počet vyrobených ks	556 196	622 811	603 981	528 585	576 362	673 127	656 306
Počet zaměstnanců	26 738	27 753	25 331	26 153			

Zdroj: Výroční zprávy Škoda Auto, vlastní tvorba

K tabulce č. 4 je nutné říct, že v roce 2010 došlo ke změně metodiky vykazování počtu zaměstnanců. Následující údaje byly uvedeny bez agenturního personálu včetně učňů. Nelze také vysledovat počet prodaných vozidel na tuzemském a zahraničním trhu,

jelikož Škoda Auto ve svých výročních zprávách sice rozdělovala prodeje na jednotlivé trhy, ale do počtu prodaných vozů byly zařazeny vozy celé Skupiny Auto a zahrnovala tak i vyrobené automobily v zahraničí. Údaje by tak nemohly být porovnávány s ostatními automobilkami.

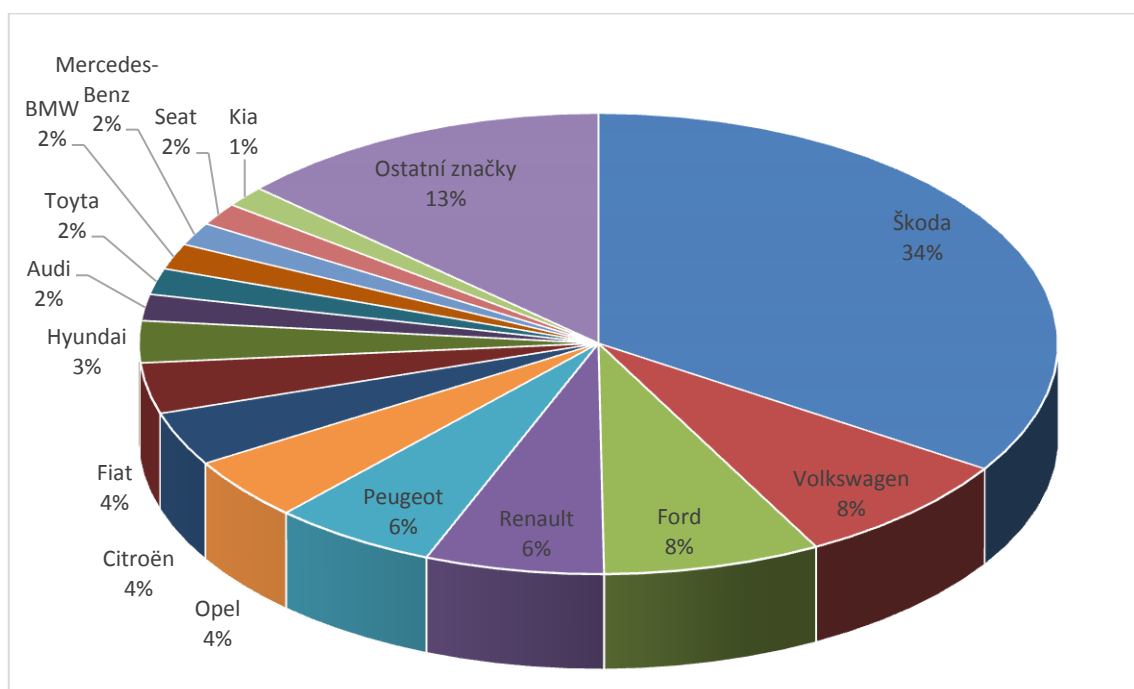
Mladoboleslavská Škodovka za tu dobu udělala velký pokrok, co se týče rozšiřování své výroby, vykazování zisků, ale i v péči o své zaměstnance, a to jak současných tak i budoucích, protože Škoda Auto jako jediná nadnárodní společnost v ČR založila svou univerzitu a samozřejmě i střední odborné učiliště. Škoda Auto má v ČR tři výrobní závody:

- Hlavní závod v Mladé Boleslavi – během sledovaného období se zde vyráběly vozy Fabia, Rapid, Octavia a také Seat Toledo
- Pobočný závod ve Vrchlabí – vyrábějí se zde vozy Roomster a Octavia
- Pobočný závod v Kvasinách – z výrobních linek zde sjíždějí vozy Yeti a Superb

Samozřejmě většina vozidel je vyráběna ještě ve verzích Combi, Spaceback nebo Roomster Praktik. Jak bylo řečeno, Škoda Auto a. s. je jedním z největších exportéru u nás a vyhrála i několik soutěží Zaměstnavatel roku v kategorii nad 5 000 zaměstnanců. Je tedy i největším zaměstnavatel ve Středočeském kraji. Od sametové revoluce expandovala i do několika zemí, kde současně vyrábí některé modely svých vozů, a to například v Indii, Slovensku, Rusku a Číně (Zaměstnavatel roku, 2017).

Od roku 2008 bohužel nejsou k dispozici relevantní data o celkovém prodeji. Veřejně dostupné jsou pouze výroční zprávy a účetní uzávěrky. I tak můžeme říct, že se prodej na tuzemském trhu pohybuje mezi 10–15%. Následující graf sice nemůžeme brát jako náhradu za ukazatel prodeje, ovšem dokazuje postavení Škody Auto jako dominantního prodejce osobních automobilů u nás.

Graf 10: Složení vozorového parku v ČR v roce 2015

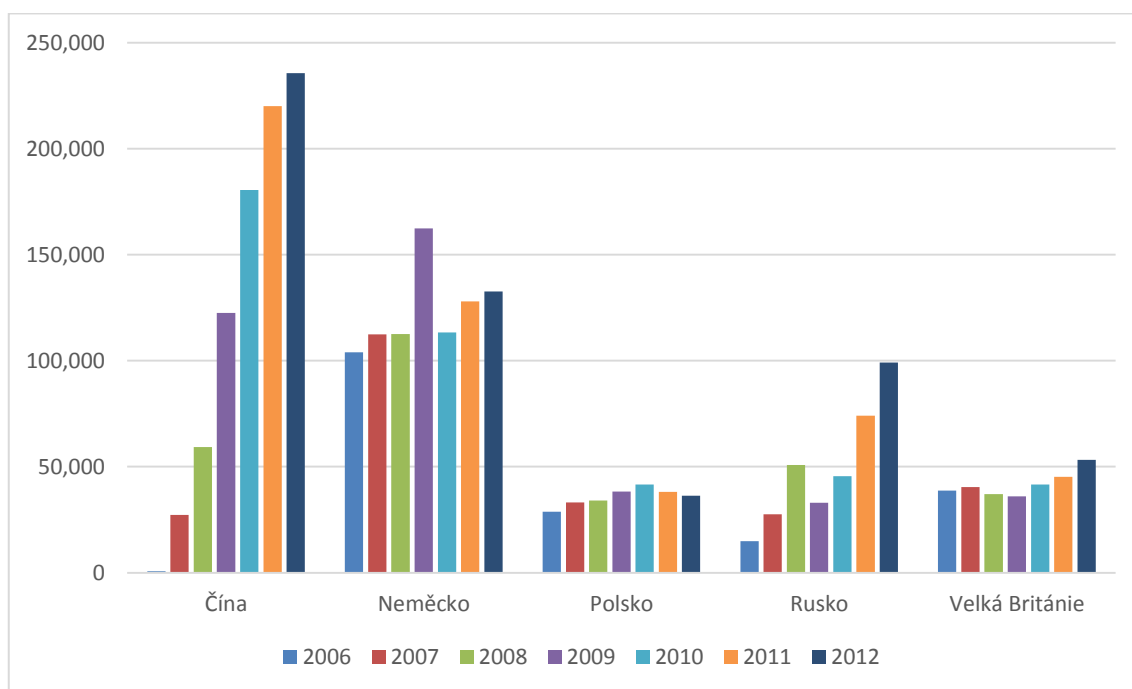


Zdroj: Statistika AutoSAP, vlastní tvorba

Ze střednědobého hlediska můžeme vidět, že si automobilka zachovala růstovou tendenci, i když došlo k značným poklesům ve výrobě a to hlavně v roce 2009. Za dva roky se taky snížil počet vyrobených kusů skoro o 18%. Mezi roky 2008 a 2009 kdy proběhla zmiňovaná odstavka, se manažeři společnosti snažili propouštět co nejméně svých zaměstnanců, zejména těch kmenových. Propady ve výrobě a ztráty na zisku se snažili kompenzovat snížením mezd, zkracování pracovní doby a zpomalováním výrobního procesu. Proto během třítydenní přestávky dostávali zaměstnanci na výplatách 75% průměrné mzdy, která byla vypočítána za celý rok, včetně bonusů a přesčasů. Tato průměrná mzda dosahovala výše 28 700 Kč. Omezení výroby ovšem netrvalo dlouho. Už v březnu 2009 se opět rozběhla pětidenní výroba některých modelů v Mladé Boleslavi a reagovala tak na zvýšenou poptávku vozů Fabia a Roomster v Německu, kterou zapříčinilo šrotovné, které představovalo náhradu ve výši až 2 500 eur za vozidlo, které je starší devíti let (Byznys, 2010).

Šrotovné pomohlo tak Škodě Auto i v jiných zemích Evropské unie a dále potom expanze na mimo evropské trhy, především tedy v Číně. Jak dokládá následující graf, prodej automobilů Škoda se během několika let na čínském trhu zněkolikanásobil.

Graf 11: Počet prodaných vozidel na TOP 5 zahraničních trzích Škoda Auto



Zdroj: Výroční zprávy Škoda Auto, vlastní tvorba

4.2.4 Shrnutí kapitoly výrobců osobních automobilů

Čeští výrobci osobních automobilů si vedli skoro nejlépe v celé Evropě. V kritických letech 2008 a 2009 nebylo zaznamenáno snížení výroby, pouze zpomalení meziročního růstu a lze tak říci, že výrobci tak prošli zatěžkávacím testem. Dokazuje to také fakt, že v roce 2010 výroba osobních automobilů překročila hranici milionu vyrobených vozů. Nejlépe prošla ekonomickou krizí automobilka TPCA v Kolíně. Poptávka po malých, úsporných a cenově dostupných vozech byla tak vysoká, že automobilka skoro nezvládala plnit objednávky a během roku 2009 tak vyráběla na hranici maximální kapacity výroby a toho roku dosahovala tržeb přes 50 miliard korun. Bohužel specializace na výrobu určitého typu vozu se v pozdějších letech ukázala jako chybná. Už v roce 2010 docházelo k propouštění prvních zaměstnanců a snižování výroby. Jelikož už docházelo k určitému zlepšování ekonomické situace ve světě, poptávka po vozech, které kolínská automobilka nabízela, se postupně snižovala. Dalším důvodem také byl celkově snižující se počet nově prodaných vozů na hlavních trzích, kam automobilka exportovala. Šlo hlavně o propady nově registrovaných vozů ve Francii a Itálii, kam automobilka vyvážela třetinu své produkce. Nejvíce krize postihla mladoboleslavskou Škoda Auto. Jelikož je portfolio vyráběných vozů (např. úsporná Fabie, začínající výroba Škoda Roomster, ale i nákladná výroba limuzíny Superb)

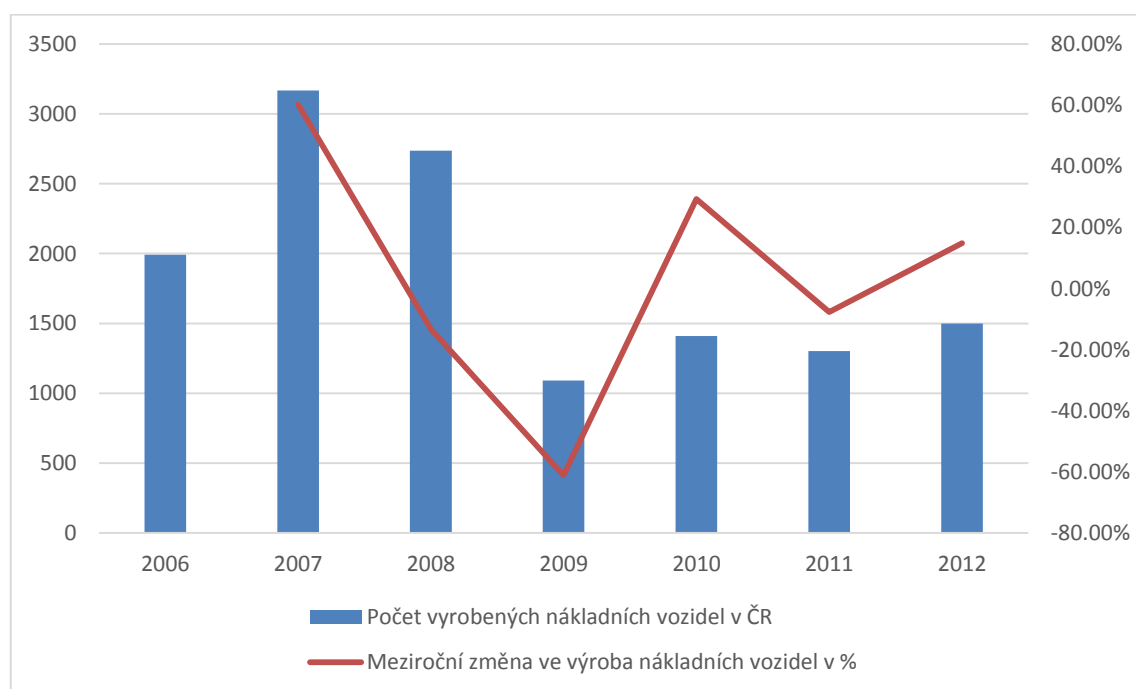
mnohem větší a celková výroba je skoro dvakrát větší než u předešlé automobilky, pocítila recesi mnohem více. Díky tomu že má značka Škoda rozčleněnou výrobu do tří provozů, bylo těžší tak vyrovnávat ztráty a snižovat tak náklady, především ty mzdové. V roce 2009 došlo tak k poklesu výroby o zhruba 75 000 vozů, ovšem jednalo se pouze o jednorázové snížení. V dalších letech už automobilka zaznamenala oživení na trhu a díky své expanzi hlavně na Čínský trh se tak velmi rychle dostala na předkrizové hodnoty. Jelikož Hyundai v Nošovicích začal svou výrobu až v roce 2008, nemůžeme tedy porovnávat sledované období s předkrizovými hodnotami. Zajímavostí je, že tři roky od začátku výroby měla už vyšší zisky než automobilka TPCA (1,3 mld. za rok 2009).

4.3 Vývoj výrobců nákladních vozidel v ČR ve sledovaném období

Výroba nákladních vozů pocítila dopady ekonomické recese více než třeba osobních vozidel nebo autobusů. Příčinou je hlavně zaměření těchto vozidel na určité průmysly (stavebnictví, těžební, zpracovatelský), které byly dopady krize nejvíce zasaženy.

Výrobou těchto nákladních vozů se v této době zabývaly pouze dvě automobilky – Tatra a Avia.

Graf 12: Počet vyrobených nákladních vozidel ve sledovaném období



Zdroj: Statistiky AutoSAP, vlastní tvorba

Podnikatelé si tak v době krize uvědomují nákladnost těchto těžkých vozů a v době nutného snižování nákladů se tak odvracela od nákupu a investic do těchto vozů. Zřetelný propad je tak v roce 2009 a i po mírném zlepšení následujícího roku se po třech letech nedostala výroba na předkrizovou úroveň.

4.3.1 TATRA TRUCKS A.S.

Kopřivnická Tatra má bohatou historii stejně jako Škoda Auto. Společnost byla založena v červnu 1850 výrobou kočárů a je tak nejstarší automobilkou ve střední Evropě. Výroba v továrně byla různorodá, protože než začala výroba nákladních vozů, jak ji známe dnes, z výrobních pásů sjížděly v Kopřivnici nákladní i osobní vagóny a poté i osobní automobily.

Dnes se Tatra specializuje na produkci nákladních vozů, které nacházejí uplatnění v zemědělství, těžářství, u hasičů a zejména, což je trend posledních let, dodává nákladní vozy armádám zemí po celém světě. Odběrateli jsou například Rusko, Indie, Austrálie nebo země Arabského poloostrova. Za zmínku také stojí, že vozidla Tatra zaznamenávají úspěchy ve známé Rallye Dakar. Nákladní vozidla se vyznačují především svoji spolehlivostí, svou průchodností extrémními terény, svoji variabilitou a širokým využitím (O společnosti, 2017).

Pro Tatra byl rok 2006 velice úspěšným. Zvýšila své tržby o 22% a především se dostala z loňské ztráty (152 milionů) na zisk ve výši 395 milionů Kč. Tento úspěch je většinou přisuzován restrukturalizaci společnosti. Tatrovka se zbavovala části svých pozemků, přesouvala montážní linky do hlavní montážní haly. Zbavila se také své dceřiné společnosti Energetika Tatra, přesto ale byly podepsány smlouvy k dalšímu odběru energií a služeb (Kopřivnice, 2006).

Tabulka 5: Vybrané ukazatele automobilky Tatra

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Počet vyrobených ks	1 511	2 431	2 252	808	931	702	496
Prodej	1 607	2 453	1 962	992	1 082	697	531
Na domácím trhu v %	27,38	15,74	34,45	36,55	11,28	15,93	16,2
Prodej do zahraničí v %	72,62	84,26	65,55	63,45	88,72	84,07	83,8
Počet zaměstnanců	1473	1815	2069	1457	1104	1042	1002

Pro automobilku byl rekordním rokem rok 2007. Svoji výrobu zvýšila z předešlého roku až o 60% a na podzim roku 2007 měla zahájit dodávky nákladní vozů české armádě. Díky příznivému vývoji automobilky došlo ke zvýšení mezd o necelá 4,5% a navýšila počet zaměstnanců během roku o 200 lidí. Koncem roku tak v samotné automobilce pracovalo 1600 osob. Celkem měla armáda dostat do roku 2009 až 556 kusů. Od státu měla obdržet přibližně 2,6 miliardy korun. Tato zakázka pro armádu ČR se stala předmětem vyšetřování, protože údajně došlo k ovlivnění veřejné soutěže.

Z braní úplatků byl obžalován exministr obrany Martin Barták a majitel zbrojařské společnosti MPI Group Michal Smrž. Později byl obviněn i samotný šéf české pobočky Tatra, Ronald Adams, který na začátku kauzy svědčil právě proti bývalému ministru Bartákovi. Případ byl v roce 2013 odložen pro nedostatek důkazů a nejasnostem v případě (Domáci HN, 2013).

Bohužel se od roku 2008 začala automobilka potýkat s důsledky ekonomické recese a asi nejvíce ze všech automobilek v ČR pocítila její dopad. Meziroční propad prodeje vozů byl o 20%, společnost trápila i na kurzových rozdílech a množily se také případy, kdy docházelo k nezaplacení již dodaných automobilů. Jelikož se recese dříve promítla např. do stavebního průmyslu, poklesl počet zakázek a došlo ke snižování odběru z odvětví výroby nákladních vozidel. Během tohoto roku došlo k propouštění až 600 zaměstnanců. V prvních měsících roku 2009 se vyrábělo pouze 3 dny v týdnu a došlo také se snižováními mezd.

Začátkem roku 2010 Tatra věřila v oživení trhu, a jak můžeme z tabulky vyčíst, o pár procent se zvýšil prodej vozidel, především se ale prodej přesunul na zahraniční trhy. Hlavními odběrateli bylo Rusko a Indie. I přesto se ale počet vyrobených a prodaných kusů snižoval, protože rostl zájem o zahraniční značky. V roce 2011 se prodalo na domácím trhu pouze 92 vozidel, přičemž prodeje Mercedes-Benz dosáhly za stejné období až na 1660 nákladních vozidel.

Jelikož Tatra poznala, že na domácím trhu v blízké době své prodeje nezvýší, začala jednat s nizozemskou značkou DAF o možné spolupráci a expanzi na zahraniční trhy do Brazílie a Saudské Arábie. V polovině roku 2011 tak společnosti DAF a Tatra podepsaly dohodu o spolupráci. V rámci této smlouvy získal DAF 19% akciový podíl. Automobilky tak vyvinuly nový model vozidla – Tatra Phoenix, se kterým chtěla

kopřivnická automobilka prorazit na již zmíněné zahraniční trhy, díky využití dealerských sítí DAF (Byznys, 2011).

Bohužel ani v roce 2012 nedošlo k oživení prodeje a byl to tak nejhorší rok v novodobé historii kopřivnické Tatry. Společnost se opět ocitla v korupční aféře nákupu armádních vozů, tentokrát ale v Indii. Obviněn byl hlavně dodavatel, který měl dodávat vozidla až dvakrát dražší než je původní cena. Automobilka uvedla, že za „posledních 26 let nedostala žádné stížnosti na kvalitu či výkon svých nákladních vozů“ a dodávala, že v Indii spolupracuje pouze s dodavatelskou společností BEML a není tedy přímým prodejcem. Za rok 2012 vyrobila automobilka skoro o 80% méně než za rok 2007 a automobilka byla skoro zavřena (Ekonomika, 2012).

4.3.2 AVIA MOTORS S.R.O.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Počet vyrobených ks	482	737	485	283	479	600	1 003
Prodej	485	710	485	396	448	600	1 003
Na domácím trhu v %	52,78	57,32	52,78	58,59	35,04	25,67	23,63
Prodej do zahraničí v %	47,22	42,68	47,22	41,41	64,96	74,33	76,37
Počet zaměstnanců	270	288	288	216	208	207	206

Tabulka 6: Vybrané ukazatele automobilky AVIA

Zdroj: Výroční zprávy automobilky AVIA, vlastní tvorba

Avia je společnost, která byla založena 19. června roku 1919 v pražských Vysočanech. Avia od svého začátku vyráběla především civilní letouny a výroba lehkých nákladních vozů začala až v roce 1946. Důležitým milníkem v historii automobilky byl podpis smlouvy s firmou SAVIEM z koncernu Renault, který byl francouzským výrobcem nákladních vozů a autobusů. Automobilka poté exportovala vozy pod svou značkou do dřívějších zemí RVHP, ale i na vyspělejší západní trhy. Během pěti let v 80. letech minulého století dodala Avie na Alžírský trh více než 13 000 vozů a nákladní automobily této značky tak byly známy po celém světě. V roce 1983 dosahovala produkce 19 000 vozidel ročně a z výrobních linek sjížděla slavná Avia A31 (Avia, 2017).

Po roce 1989 byla Avia privatizována a od té doby se automobilka ocitala ve ztrátách a hrozil jí krach. Tuto skutečnost měla změnit jihokorejská značka Daewoo, která v roce 1995 koupila Avii a přejmenovala tak společnost na Daewoo Avia. Finanční situace ani počet vyrobených vozů se nezlepšily a v roce 2004 byla tak výroba zastavena. V březnu 2005 odkoupila automobilku investiční společnost Odien Capital Partners, která se soustředí na odkup podniků, jejich restrukturalizaci a následný prodej. Od OCP v roce 2006 vykoupila (za více než 800 milionů korun) automobilku indická společnost Ashok Leyland, která v Indii vyrábí autobusy a kamiony. Dle slov generálního ředitele AL, si indická společnost od tohoto obchodu slibovala vstup na trh Evropské unie a zároveň rozšíření jejich nabídky na indickém trhu.

Z tabulky je zřejmé, že Avia své vozy nevyvážela tolik do zahraničí jako jejich konkurent Tatra. Výroba se mezi roky 2006–2007 zvýšila až o 50%, ovšem původní plány společnosti byly až 1 400 vozů za rok 2007 a do dalších let měla automobilka vyrábět tři až pět tisíc automobilů ročně. Bohužel v době ekonomické recese se výroba i prodej snížily a automobilka se tak v podstatě vrátila na stejné hodnoty jako v roce 2006. Koncem roku 2008 proběhla již zmíněná odstávka výroby na skoro sedm týdnů. Během této odstávky pobírali zaměstnanci 80% své mzdy. O pracovní místa přicházeli ze začátku hlavně agenturní zaměstnanci, nakonec ale o práci za dva roky přišlo až 29% zaměstnanců. V roce 2009 tak vyrobila o cca 60% méně než před dvěma lety a dostala do dvousetmilionové ztráty (Ekonomika, 2008c).

Jak bylo řečeno v předešlé kapitole, trh s nákladními vozy se z ekonomické krize dostával velice pomalu, a proto se Avia rozhodla v roce 2010 expandovat na nové trhy jako Austrálie nebo Argentina. K oživení firmy dochází rok poté, kdy došlo k třetinovému nárůstu prodeje oproti 448 (za rok 2010, viz Tabulka), přičemž za růst stojí hlavně expanze na již zmíněný argentinský trh a také prodeje v Rusku. I přesto, že se během let 2011 a 2012 výroba i prodeje zvyšovaly, byla výroba kvůli vysokým nákladům ztrátová, a proto se indonéská společnost rozhodla výrobu v České republice během roku 2013 ukončit (E15.cz, 2012a).

4.3.3 Shrnutí kapitoly výrobců nákladních vozů

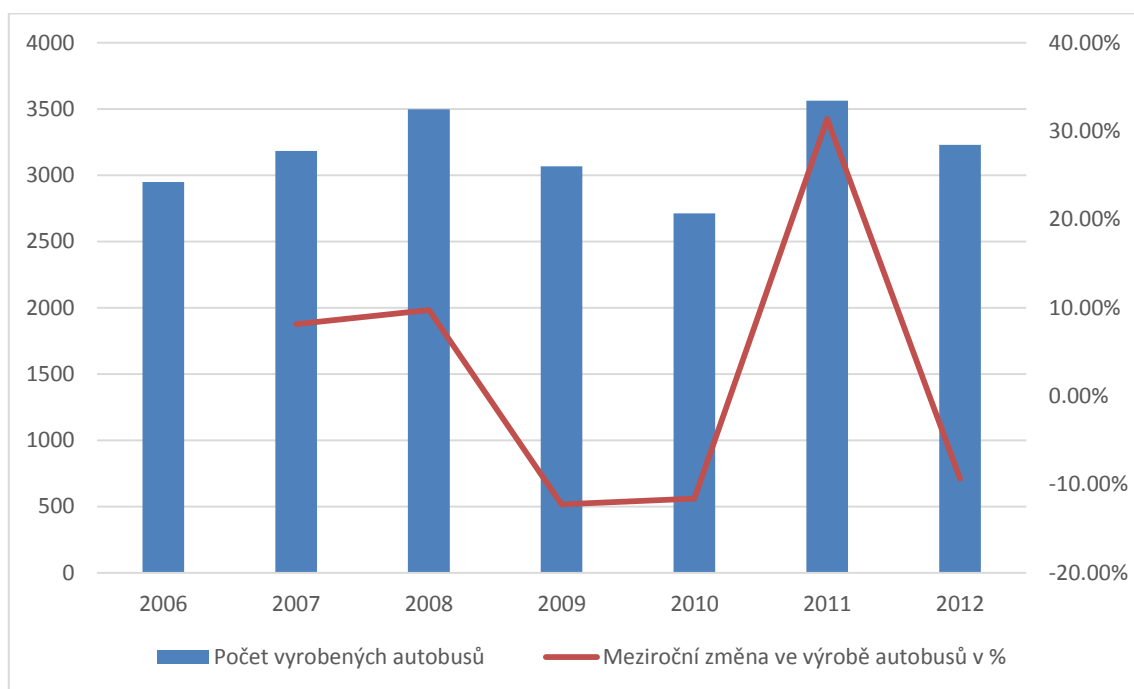
Znatelněji se podepsala ekonomická krize na výrobě nákladních vozů, jelikož je výroba zaměřena hlavně na podnikatelský sektor (stavebnictví, těžký průmysl), což jsou průmysly a odvětví, které zaznamenaly mnohem větší vliv ekonomické krize, než tomu

bylo právě u celého automobilového průmyslu nebo u zemědělství. Výroba nákladních vozů u nás se za dva roky (2007–2009) snížila až o 70 %. Tento propad kopíroval v podstatě obě automobilky za toto období, protože jak u Tatry, tak i Avie došlo k enormnímu poklesu vyrobených vozů. Zároveň u obou společností pozorujeme mírné zlepšení v roce 2010, ovšem trend růstu ve výrobě zůstal v dalších letech pouze Avii. Příčinou byla zřejmě lepší finanční dostupnost těchto vozů. Avie se totiž soustředí na výrobu lehčích nákladních vozů, která zaprvé není tak nákladná a zadruhé má širokou možnost využití. Tatra zato vyrábí těžké a velice nákladné vozy, které si i po krizi nemohli podnikatelé jen tak dovolit. Tatře proto pomohlo její zaměření na vojenské vozy a dodávala tak vozy různým armádám po světě. Je nutné podotknout, že z tohoto odvětví těžší Tatra hlavně v dnešní době. Bohužel v roce 2013, který sice není už předmětem sledovaného období, se Tatra stále potýkala se ztrátou a společnost se začala i zadlužovat. Proto se začalo uvažovat a přesunutí výroby do jiné země ve východní Evropě, ke kterému nedošlo.

4.4 Vývoj výrobců autobusů v ČR během sledovaného období

Ve sledovaném období figurovaly na trhu výrobců čtyři automobilky, které byly zaměřeny na výrobu autobusů. Kapitola se bude věnovat dvěma největším výrobcům Iveco Czech Republic a SOR Libchavy. Další dvě automobilky - TEDOM s.r.o. v Třebíči, která produkuje autobusy hlavně pro hromadnou městskou dopravu a KHMC Opava, která vyrábí mikrobusey na podvozcích různých značek, především tedy Mercedes-Benz.

Graf 13: Počet vyrobených autobusů ve sledovaném období



Zdroj: Statistiky AutoSAP, vlastní tvorba

Graf nám dokazuje, že i výroba autobusů v ČR v krizovém roce 2009 poklesla, ovšem propady nejsou tak znatelné jako u nákladních vozidel. Faktem je, že dochází k vyššímu využívání hromadné dopravy, díky zvyšujícím se cenám pohonných hmot během recese a lidé tak preferují jiné dopravní prostředky, než jsou osobní automobily a také odkládají pořízení nového vozu na lepší dobu.

4.4.1 IVECO CZECH REPUBLIC A.S.

Společnost Iveco Czech Republic, a. s. je česká automobilka založena 1. července 1993 ve Vysokém Mýtě, která se specializuje na výrobu autobusů a v České republice je největším výrobcem těchto vozidel. Společnost nesla do roku 2006 název privatizované (1993) akciové společnosti Karosa, která se stala součástí celoevropského holdingu Irisbus (1999). Automobilka začala používat jednotný název Iveco až v roce 2013, do té doby nesly autobusy označení Irisbus. Pro zjednodušení orientace je v celé práci používán název Iveco (IVECO CZECH REPUBLIC, a. s., 2017).

Iveco je na rozdíl od svého konkurenta SOR, soustředěna převážně na export svých dálkových autobusů. Z tabulky je patrné, že prodeje autobusů jsou ve sledovaném období vždy vyšší než samotná výroba. K tomuto jevu dochází hlavně kvůli tomu, že dodavatelé objednávají vysoké počty vozů. Jelikož je objednávka právě většího

charakteru, většinou desítky až stovky vozidel, jsou odběratelé nuceni platit předem. Iveco CR je tak relativně krytá proti poklesu své platební schopnosti, vůči svým dodavatelům.

Tabulka 7: Vybrané ukazatele automobilky IVECO

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Počet vyrobených ks	2 477	2 698	3 020	2 526	2 177	2 972	2 773
Prodej	2 438	2 897	3 740	3 131	2463	3240	3 057
Na domácím trhu v %	18,62	12,5	11,9	10,19	10,06	6,51	6,21
Prodej do zahraničí v %	81,38	87,5	88,1	89,81	89,94	93,49	93,79
Počet zaměstnanců	1676	1992	2288	2237	1989	1888	1904

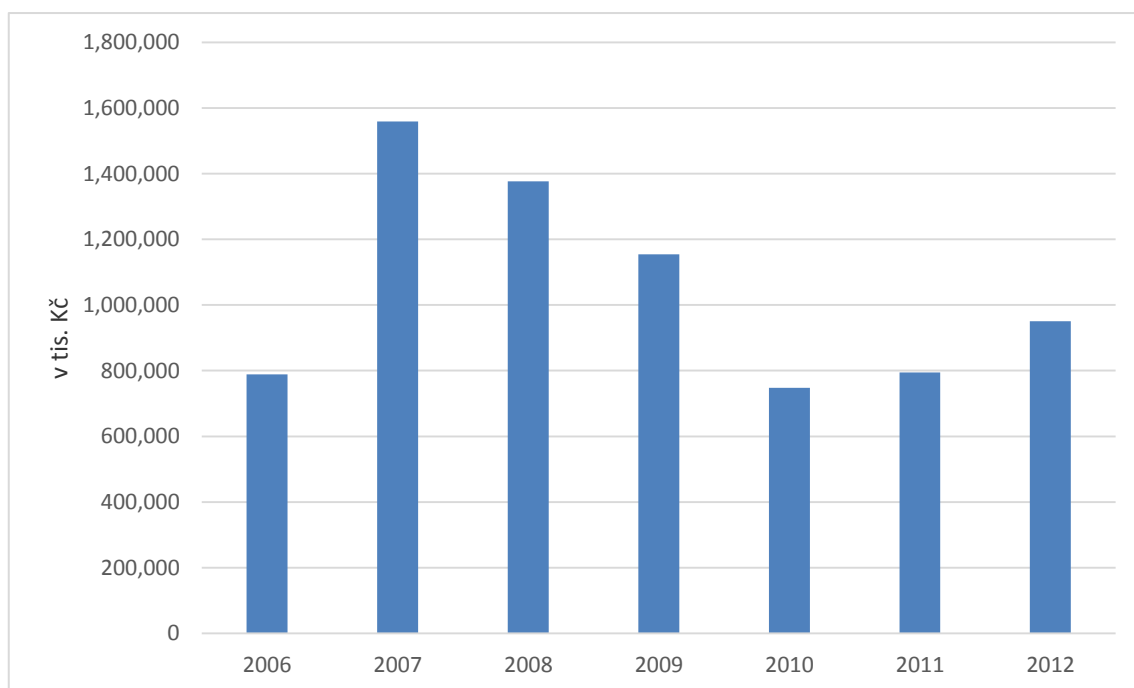
Zdroj: Výroční zprávy automobilky IVECO, vlastní tvorba

Stejně jako ostatní automobilky vstupují do zkoumaného období s dobrými hospodářskými výsledky. Všechny sledované ukazatele se v roce 2006 zvýšily oproti minulému roku. Roční tržby byly vyšší o 34% a dosáhly tak objemu 8494 mil. Kč, což vedlo i k růstu čistého zisku. Rok 2007 byl pro automobilku obdobím rekordního zisku. Meziročně se zvýšil skoro až o 100%. Dařilo se hlavně na zahraničních trzích, kde jsou hlavními odběrateli Itálie, tam se zvýšili počet dodaných kusů 3,5krát a dále také Francie, kam společnost dodala skoro 200 vozů víc než v minulém roce.

Pro Iveco byl další rok také rekordním. Z linek sjelo více než 3 000 vozů a automobilka tak dosáhla své maximální výrobní kapacity. I přes nepříznivý vývoj ekonomiky v posledních měsících, se snížil zisk po zdanění „pouze“ o 200 milionů korun, jelikož se firmě podařilo snížit ztráty z vývozu v důsledku nepříznivého kurzu EUR/CZK. Ovšem během roku 2009 pocítila automobilka ekonomickou recesi více. Došlo ke snížení vyrobených i prodaných vozů a také finančních ukazatelů. Společnost se ovšem snažila tuto situaci ustát a nechtěla přistoupit k propouštění svých zaměstnanců a v důsledku toho zrušila pracovní pátky. Tyto úpadky byly v příčině snížení celkové poptávky po autobusech na trhu většiny evropských zemí. Již na zmíněný italský trh prodala automobilka o 70% méně vozů, než tomu bylo před dvěma lety. Za propadem také stál velký pokles výroby užitkových vozidel, jenž měl vážný dopad na některé dodavatele Iveca.

V roce 2010 se společnost dostala v podstatě na stejné hodnoty jako před čtyřmi lety. Největší propad zaznamenala na francouzském trhu, kam dodala skoro o 400 vozů méně, než minulý rok a také se začíná projevovat snížená poptávka na českém trhu, kde je pomalu vytlačována svým hlavním konkurentem SOR Libchavy. Se stejnými problémy se firma potýkala další rok a už během těchto dvou let docházelo k postupnému propouštění zaměstnanců. Firma se totiž nijak netají tím, že počet zaměstnanců kopíruje plánovanou výrobu. Během dvou let došlo tedy k propuštění několik stovek agenturních zaměstnanců, tak jako tomu bylo u ostatních výrobců (Ekonomika, 2011). V lednu 2012 tak došlo k odstávce na dva týdny a společnost se snažila podpořit i předčasné odchody do důchodů. Za zlepšením v tomto roce stojí hlavně konec roku 2012, kdy na podzim automobilka obdržela nové zakázky ze zahraničí a oživila tak prodej do dalších let na francouzském trhu.

Graf 14: Čistý zisk společnosti Iveco



Zdroj: Výroční zprávy společnosti Iveco, vlastní tvorba

4.4.2 SOR LIBCHAVY S.R.O.

SOR Libchavy byla zapsána do obchodního rejstříku 6. prosince 1990, kdy ji po privatizaci koupilo devět fyzických osob a výroba se postupně začala specializovat ze zemědělské techniky na techniku stavební a zároveň na vývoj autobusů. Autobusy byly prodávány v roce 1994 a první zakázka mířila do města Kadaň. Momentálně patří

SOR s.r.o. do holdingu EP Industries. Automobilka je zaměřena na výrobu středně velkých autobusů v kategorii od 25 až po 51 sedících cestujících (SOR, 2017).

Jak můžeme poznat z ukazatele výroby, automobilka SOR není hlavním výrobcem autobusů u nás. Na rozdíl od Iveca ovšem polovinu své výroby prodává na tuzemském trhu. Za sledované období lze vypožorovat, že ekonomická recese neměla takový dopad na automobilku, jako tomu bylo u jiných sledovaných společností. Menší propad ve výrobě a v zisku můžeme vidět v roce 2008.

Tabulka 8: Vybrané ukazatele automobilky SOR

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Počet vyrobených ks	411	418	368	427	478	543	418
Prodej	411	418	368	427	478	543	418
Na domácím trhu v %	50,85	62,2	56,25	60,19	50,21	76,43	56,94
Prodej do zahraničí v %	49,15	37,8	43,75	39,81	49,79	23,57	43,06
Počet zaměstnanců	384	445	456	487	564	635	591
Meziroční růst (pokles) průměrné měsíční mzdy v %	3,9	1,7	7,0	5,8	7,3	-7,8	-3,03

Zdroj: Výroční zprávy automobilky SOR, vlastní tvorba

Už na začátku sledovaného období vykazovala nárůst ve výrobě o více než 70% a hlavními odběratelskými zeměmi byly Rusko, Estonsko, Belgie ale i Moldávie a samozřejmě i Česká a Slovenská republika. Za zvýšenou poptávkou stála hlavně cenová dostupnost nabízených autobusů a také konkurenční výhody, ze kterých automobilka zejména poukazuje na nižší pohotovostní hmotnost vozu, která zároveň koresponduje s nižší průměrnou spotřebou paliva. Přes rok 2007 posílala automobilka svou obchodní pozici na českém trhu, přičemž zvýšila i svůj čistý zisk o 19%.

I přestože, v roce 2008 došlo k poklesu výroby a prodeje, automobilka hodnotí tento rok jako hospodářsky úspěšný. Ke snížení těchto ukazatelů došlo kvůli přesunutí zakázek na rok 2009 a také kvůli nepříznivému vývoji na ruském trhu, kde došlo k meziročnímu poklesu skoro až o 90%. I přesto dokázala automobilka zvyšovat počty svých pracovníků a jejich měsíční mzdy.

Začátkem roku 2009 vyhrál SOR veřejnou soutěž na dodávku nových autobusů pro Dopravní podnik hlavního města Prahy. Během 5 let měla automobilka dodat 620

autobusů za celkem tři a půl miliardy korun. Společnost se přihlásila se svým dvěma modelům: NB12 a kloubovým NB18, který je zároveň jedním z nejdelších autobusů na českých silnicích. DPP nejdříve odebíral kratší verze vozidel. Do soutěže se přihlásili výrobci Evobus, Solaris a Iveco (bývalá Karosa), která během minulého roku podala i stížnost na antimonopolní úřad. ÚOHS ale žádné pochybení v soutěži neshledal (Ekonomika, 2009).

Společnost tak nabrala skoro dalších 100 zaměstnanců a dosahovala tak rekordních zisků. Počátkem roku 2010 vyhrála automobilka další veřejnou zakázku a to na Slovensku od bratislavského dopravního podniku. Tentokrát se jednalo o 100 kloubových autobusů, dohromady za 32,4 milionů eur (skoro 850 milionů korun, při kurzu 26,065 z 1. 2. 2010). Důvodem pro výhru, stejně jako tomu bylo v Praze, byla nejnižší cena vozu (Domáci ČT24, 2010).

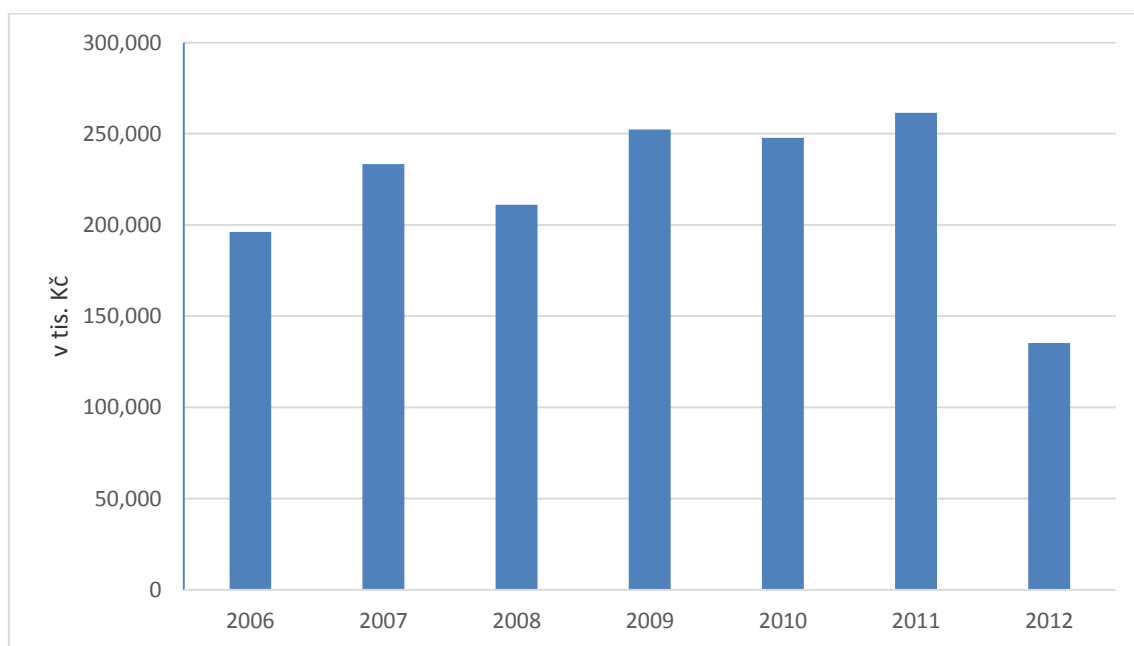
Rok 2011 byl pro automobilku nejlepším rokem za sledované období, ale i v historii. Dosahovala rekordního zisku, počtu vyrobených, ale i prodaných vozidel. SOR dokonce poprvé prodal více autobusů na českém trhu, než konkurenční automobilka Iveco a to v podstatě dvojnásobně (Iveco 211 prodaných vozů, SOR 415 prodaných vozů), což byl pro automobilku důležitý milník. Bohužel už v tomto roce začínala pocítovat automobilka snižující se cenu autobusů a zvyšující se počet konkurentů na evropském trhu. Oproti minulému roku stoupl prodej vozů o 13% a čistý zisk pouze o 5,5%. Což především značí snižující se tržby z prodeje. Proto došlo hlavně ke snížení mzdy a k propuštění 44 zaměstnanců, kvůli snížení plánované výroby do dalšího roku. Ovšem tato úsporná opatření byla spíše přechodného rázu, protože na rok 2013 už se plánovala vyšší výroba a byl tedy předpokládán i nárůst počtu zaměstnanců.

Pokles ceny autobusů se promítl do finanční situace firmy až v roce 2012. Počet prodaných autobusů se oproti minulému roku snížil o 23%, ovšem tržby prodeje se propadly o 34 %. To se samozřejmě promítl do čistého zisku firmy, který se snížil až o 48,3%. Z výročních zpráv společnosti tak můžeme dopočítat, že průměrně měla firma v roce 2011 za prodej jednoho autobusu 4,4 milionů korun. O rok později ovšem utrhla za jeden autobus 3,8 milionů korun. Výpočty jsou pouze orientační. Společnost ve svých zprávách nerozděluje typy prodaných vozidel, ani prodeje v jiných měnách.

4.4.3 Shrnutí kapitoly výrobců autobusů

Autobusový trh v ČR pocítil ekonomickou recesi až v roce 2009, kdy došlo k poklesu výroby u obou předních automobilek, které se výrobou autobusů zabývají. Dominantním výrobcem na českém trhu je Iveco Czech Republic, a. s., který se soustředí převážně na výrobu meziměstských autobusů. Rok 2008 byl pro společnost rekordním obdobím, kdy dosahovala nejvyšších tržeb a zisku ve sledovaném období a také rekordního prodeje. Nic proto nenasvědčovalo snížení objemu výroby v následujících dvou letech. Došlo k snížení prodejů a tedy i tržeb a společnost tak byla nucena k propouštění svých zaměstnanců. Propad prodeje byl způsoben zejména kvůli tomu, že se společnost soustředí na dodávání svých autobusů převážně pro soukromí sektor a ne na veřejný jako konkurenční automobilka SOR. I přes velké zlepšení všech ukazatelů v roce 2011, který bralo Iveco jako oživení trhu, můžeme rok poté sledovat určité kolísání ve výrobě i v prodeji, ovšem čím dál větší soustředění se na zahraniční trhy, zejména francouzský, pomohl společnosti koncem roku 2012 a v dalších letech už vykazovala předkrizové hodnoty. Konkurenční automobilka SOR se naopak specializovala na městskou dopravu na domácím trhu a v roce 2011 tak začala pomalu vytlačovat automobilku Iveco z českého trhu. V Libchavě poklesla výroba v roce 2008 a 2012. Sice došlo k menšímu propadu v prodeji během roku 2008, tento propad nebyl ovšem nijak významný a díky rostoucímu počtu zaměstnanců a rostoucí průměrné mzdě, nemůžeme s jistotou potvrdit, že byla tato odchylka způsobena ekonomickou krizí. Zajímavější z pohledu vývoje byl až rok 2012, kde došlo ke značnému poklesu výroby i tržeb a zisku (ten se snížil meziročně skoro o 50%). Za tímto poklesem stála hlavně snižující se cena prodávaných autobusů a cena těchto vozidel na trhu. Jistý náznak problému můžeme vidět v tom, že automobilka sice vyhrála několik veřejných soutěží o dodávce městských autobusů např. do Prahy nebo Bratislavy, ovšem vždy byl důvodem k získání těchto zakázek nejnižší cena autobusů. Je proto možné, že se automobilka dostala v roce 2012 do problémů sama díky své cenové politice. Finanční analýza podniku ovšem není předmětem této práce.

Graf 15: Čistý zisk společnosti SOR



Zdroj: Výroční zprávy společnosti SOR, vlastní tvorba

4.5 Vývoj výrobců motocyklů v ČR během sledovaného období

Jelikož jediným výrobcem motocyklů v ČR je právě JAWA Moto s. r. o. představuje její produkce uvedená v tabulce následující kapitoly a vývoj samotné společnosti, i vývoj motocyklového průmyslu u nás.

4.5.1 JAWA MOTO S.R.O.

JAWA Moto s. r. o. je nejstarší firmou vyrábějící motocykly u nás. Značka JAWA byla registrována v roce 1929 již ve fungující společnosti, která byla registrována na zbrojní průmysl. Významným milníkem v historii této společnosti byl například rok 1987, kdy byl vyroben tří miliónový motocykl této značky. Dalším zásadním mezníkem bylo oddělení výroby plochodrážních motocyklů a tak v roce 1991 vzniká JAWA Divišov (JAWA Moto s.r.o., 2017).

Tabulka 9: Vybrané ukazatele automobilky JAWA

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Počet vyrobených ks	893	2005	1561	749	782	1155	2319
Prodej	893	2005	1561	750	781	1155	2319

Na domácím trhu v %	24,19	5,09	9,29	12	10,88	8,14	2,85
Prodej do zahraničí v %	75,81	94,91	90,71	88	89,12	91,86	97,15
Počet zaměstnanců	145	151	135	114	79	79	88

Zdroj: Výroční zprávy automobilky JAWA, vlastní tvorba

Kromě roku 2006, si můžeme povšimnout, že většinu své výroby vyváží do zahraničí. Motocykly jsou tak např. prodávány v zemích Jižní a Střední Ameriky a také do východní Evropy. Během let 2006 a 2007 došlo v podstatě ke zdvojnásobení produkce a prodeje, oproti minulým rokům. Bohužel tento růst si výrobce nedokázal udržet a s klesajícím počtem motocyklů docházelo i ke snižování počtu zaměstnanců. JAWA tak vyrobila v roce 2008 o 28% méně, než v předchozím roce a rok na to výroba klesla o dalších 50%.

K oživování trhu došlo až po roce 2010, kdy se začala zvyšovat poptávka jak po automobilech, tak i po motorkách. JAWA navíc začala dodávat na nové zahraniční trhy a dokončila vývoj nového modelu JAWA 660. Stále ovšem docházelo k poklesu počtu zaměstnanců, jenž přímo korespondoval s počtem zakázek na další rok. V roce 2011 už se JAWA dostala na předkrizové hodnoty a vše nasvědčovalo tomu, že má společnost ekonomickou krizi za sebou. „Automobilka“ se čím dál víc začala soustředit na zahraniční trhy a tento tah se jí vyplatil. Nárůst prodeje byl zaznamenán hlavně v Jižní Americe a Rusku. Na těchto trzích JAWA bodovala ze dvou důvodů. První důvod byl ten, že pro tamější zákazníky byla JAWA cenově dostupnější, než třeba japonská Honda nebo Kawasaki, druhým důvodem byl určitý shovívavější přístup k ekologickým předpisům, jelikož JAWA dodávala hlavně dvoudobé motory.

Během roku 2012 se dále zvyšovaly prodeje v zahraničí a JAWA tak začala prodávat i na Kubě. Došlo k dvojnásobnému zvýšení prodeje a čistý zisk společnosti byl 9 milionů korun, což představovalo nárůst až o 230% (E15.cz, 2012b).

4.6 Komparace českého automobilového průmyslu s vybranými zeměmi EU

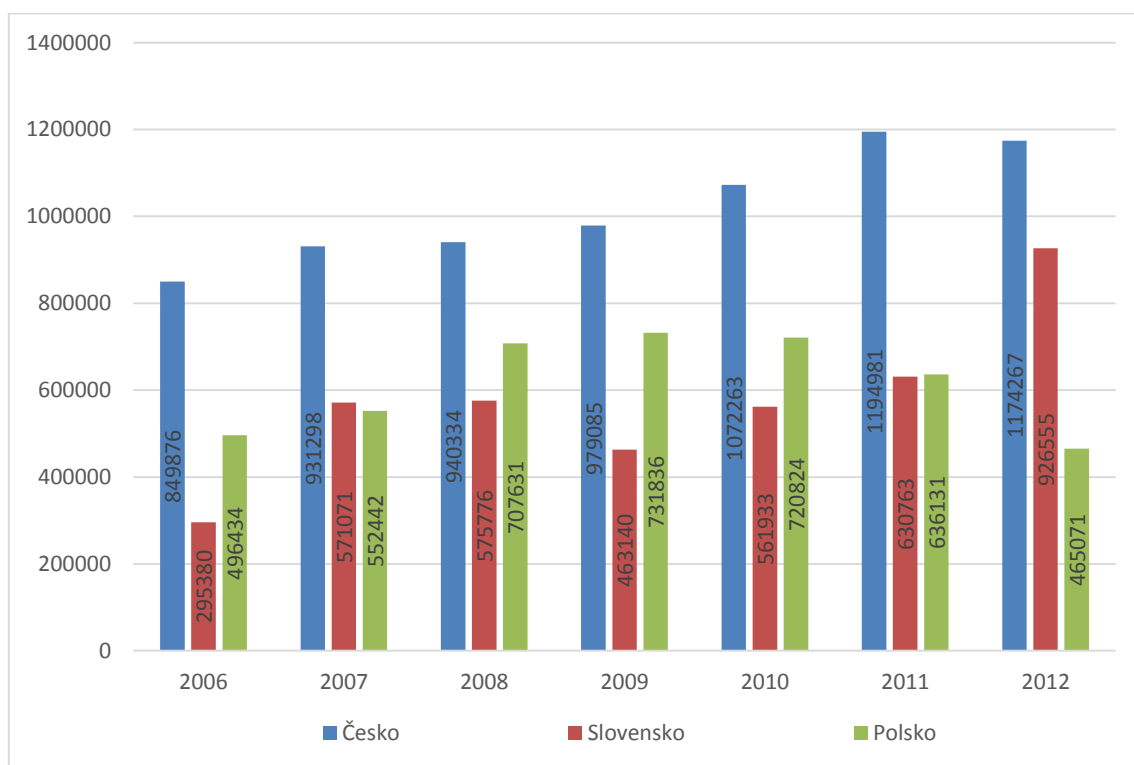
K porovnání českého automobilového průmyslu byl zvolen automobilový průmysl Slovenska a Polska. Důvod zvolení Slovenska je dán společnou historií s ČR, a tedy určitá podobnost obou ekonomik, jakožto i velice podobné podmínky pro rozvoj hospodářství, které nastaly v obou zemích po roce 1993. I když Polsko sousedí s oběma

zeměmi a má též společnou historii v době Sovětského svazu, bylo zvolení této země čistě náhodné. Země jako Německo nebo Francie, které představují v automobilovém průmyslu největší výrobce v Evropské unii, nebyly vybrány právě z tohoto důvodu. Technická vyspělost těchto zemí je mnohem vyšší než např. v ČR, stejně jako výrobní kapacity nebo počet zaměstnanců v tomto odvětví a porovnávání by tak nemělo žádnou vypovídací hodnotu. Stejně by tomu bylo i u vykazovaných grafů, kde by hodnoty ČR a Slovenska vedle těch Německých nešly vůbec vyobrazit.

Z grafu je patrné, že ve výrobě osobních automobilů dominuje zvoleným zemím právě Česká republika. Jak jsme se mohli dočíst, je to hlavně díky dlouholeté tradici výroby automobilů u nás, velké dodavatelské základně a technickému know-how, které ČR má. Další důvodem je i geografické postavení naší země, která leží v podstatě ve středu Evropy, a je tak spojkou mezi východní a západní Evropou. Má tedy velmi rozsáhlé možnosti prodeje, velmi snadno jsou sem dováženy součásti, které jsou zapotřebí, ať už pro finální výrobce nebo i dodavatelské firmy.

Jak můžeme vidět, ve Slovensku se výroba na začátku sledovaného období skoro zdvojnásobila. Příčinou za tímto růstem je start výroby dvou automobilek. V druhé polovině 2006 začal svou výrobu francouzský koncern PSA, který se během roku dostal na maximum své výroby, velice podobně jako kolínská TPCA. V roce 2007 se přidala k výrobcům osobních automobilů na Slovensku automobilka KIA. V období tak Slovensko vyrábělo nejvíce motorových vozidel na 1000 obyvatel v celé Evropské unii. Tento žebříček vedla se svými 106 vozidly, druhou zemí bylo Slovinsko s 98 vozidly a na třetím místě byla ČR s 90 vozidly. Pro úplnost a zajímavost, Polsko obsadilo až třináctou příčku s 21 automobily a největší výrobce aut v Evropě Německo, obsadil 5 příčku se 76 automobily na 1000 obyvatel (Publications ACEA, 2009).

Graf 16: Výroba osobních automobil v ČR, Polsku a Slovensku



Zdroj: ACEA, vlastní tvorba

Pokles ve výrobě v kritických letech 2008 a 2009 můžeme vidět pouze u Slovenska, kde se výroba OA snížila přibližně o 20%, a tím v podstatě kopírovala celý evropský trh, kde došlo k poklesu až o 17%. U českých a polských výrobců došlo k určitému zlepšení. V Polsku dokonce byla výroba během roku 2009 rekordní, za celé sledované období. Tuto statistiku táhla hlavně automobilka Fiat, která v té době vyráběla hlavně modely Fiat 500 a Fiat Panda, který byl nejvíce vyráběným vozidlem v zemi. Počet vyrobených automobilů doplňovala automobilka Opel převážně s modelem Astra a koncern VW, který vyráběl své užitkové vozy Caddy a Transporter (Finance.cz, 2008).

I přes menší potíže na Slovensku, netrpěl jejich automobilový průmysl nejvíce. Největší pokles ve výrobě osobních automobilů zaznamenalo Rakousko a Španělsko a to o více než 50% (v Rakousku dokonce o 58% méně, než v předešlém roce). Pokud ovšem budeme počítat absolutní počty vyrobených vozidel, utrpěly hlavně země, které jsou tradičními výrobci dopravních prostředků. V Německu poklesla výroba o 500 000 vozidel, ve Velké Británii to bylo o 400 000 OA méně a ve Francii o cca 300 000 vyrobených kusů. Je samozřejmě důležité podotknout, že celková výroba byla i tak o mnoho vyšší než třeba v ČR nebo Polsku.

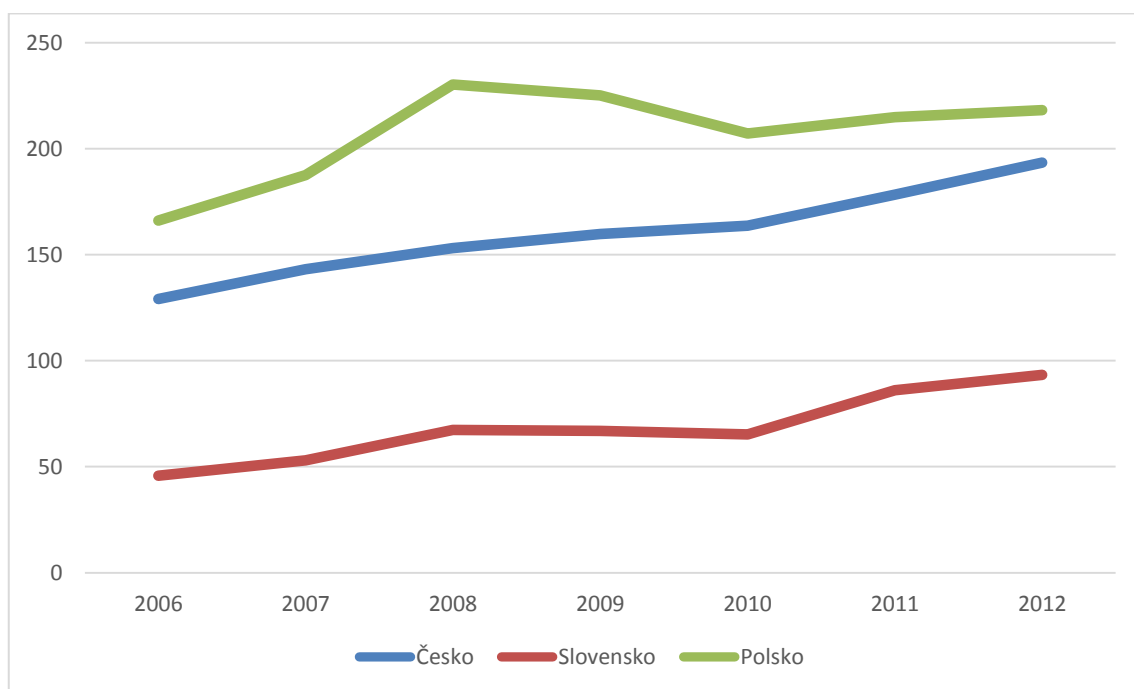
Zajímavostí také je, že Polsko se jako jedna z mála zemí v EU v podstatě vyhnula ekonomické recesi. Meziroční změny HDP mezi roky 2006–2013 byl vždy vyšší, než byl průměr EU-27 (finance.cz, 2013). To vypovídalo hlavně o nezávislosti země na exportu, kde tedy významnou část tvorby HDP představuje spotřeba domácností a firem. Této spotřebě pomohlo i například mistrovství Evropy ve fotbale, které se konalo v roce 2012. Došlo k výstavbě a renovaci fotbalových stadionů a v roce 2012 i „snížení“ nezaměstnanosti, díky krátkodobým pracovním místům, která za účelem pořádání této soutěže vznikla.

Ovšem od roku 2010 můžeme pozorovat postupné snižování polské výroby a naopak růst té slovenské. Tento pokles ve výrobě v Polsku byl zapříčiněn podobnými důvody jako v TPCA. Malé úsporné vozy, které automobilka Fiat vyráběla, už po roce 2010 neměly takový odbyt jako za doby krize a hlavně koncern Fiat, byl dopady ekonomické recese, nejvíce postiženou automobilkou v Evropě i na světě.

V rámci snižování nákladů celého Fiatu docházelo k postupnému snižování vyprodukovaných aut po světě, propouštění zaměstnanců a i přesouvání výroby do jiných zemí, především buď do samotné Itálie, která byla dopady recese také velice zasažena a chtěla tak své zemi pomoci, nebo naopak do východních zemí jako Maďarsko nebo Rumunsko, kde byly menší mzdové náklady i nižší daně (Ekonomika ČT24, 2012).

Na Slovensku pomohly k oživení automobilového trhu všechny tři automobilky. PSA i KIA přišly buď s úplně novými modely aut (Peugeot 207), nebo s vylepšením těch stávajících (třetí řada KIA Sportage) anebo jako bratislavská VW spustila produkci Škody Octavia. VW na Slovensku za rok zvýšila svůj čistý zisk až o 31% na 75 milionů eur. Z grafu můžeme vidět, že se výroba aut z roku 2009 do roku 2012 zdvojnásobila. Můžou za to především velké investice samotných automobilek, které tak zvyšovaly především svou výrobní kapacitu. Jak můžeme vidět i z grafu (zaměstnanost), dochází i k postupnému navyšování pracovníků v tomto průmyslu. Zvyšování výroby ve všech třech automobilkách neměla pozitivní vliv jen na samotné montovny. Jelikož došlo k rozšiřování výroby, byly i samotní dodavatelé nuceni zvýšit svoji produktivitu a své dodávky a to dalo vzniknout další pracovním místům.

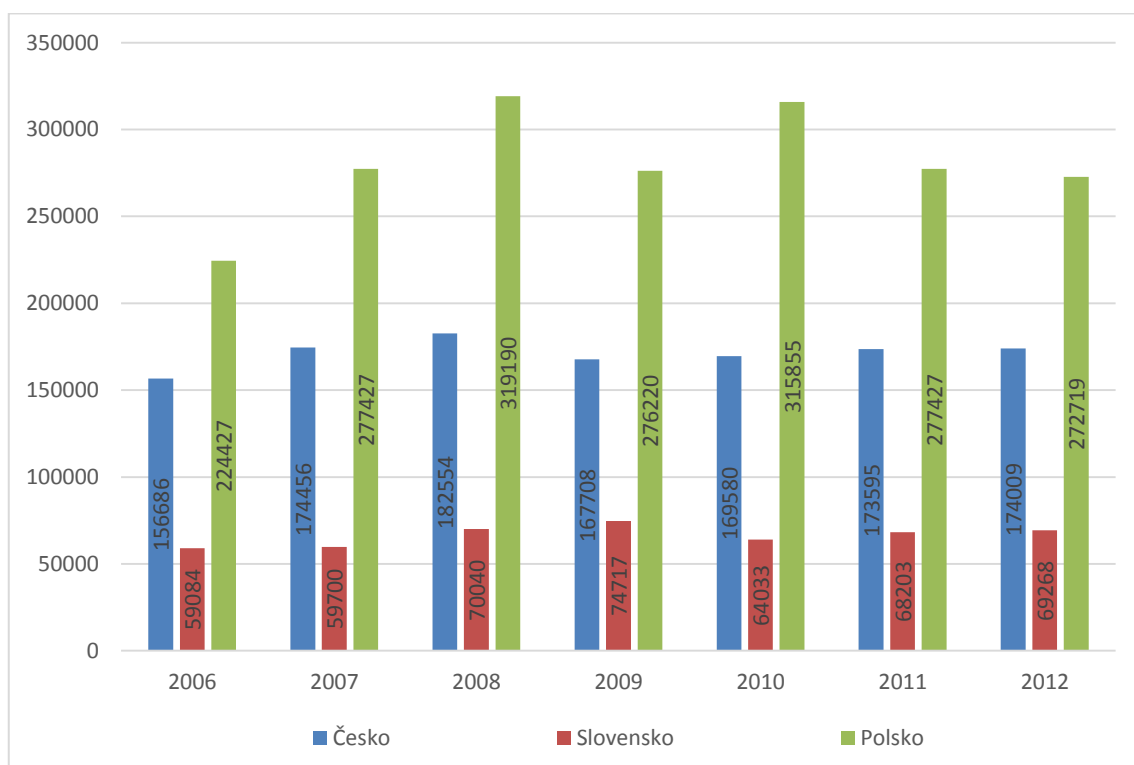
Graf 17: Zaměstnanost v automobilovém průmyslu v ČR, Polsku a Slovensku



Zdroj: Eurostat, vlastní tvorba

Stejná návaznost akorát v opačném pojetí se dělá v Polsku. Během roku 2011 a hlavně 2012 docházelo právě k zmíněnému přesouvání výroby Fiatu do Itálie. V automobilce tak přišlo o práci z celkového počtu 4 900 asi 450 zaměstnanců. Došlo ke zrušení celé jedné směny a kvůli tomu museli propouštět i dodavatelé, kteří nenašli odbyt svého zboží u jiných společností zaměřených na výrobu automobilů.

Graf 18: Registr (prodej) nových OA v ČR, Polsku a Slovensku



Zdroj: Statistiky AutoSAP, vlastní tvorba

Jak ilustruje graf, v Česku a Slovensku se počet nově registrovaných (prodaných) vozidel nijak výrazně nezměnil. K výraznějšímu poklesu došlo v roce 2009 pouze v Polsku, kde se prodalo meziročně o 13,5% méně osobních automobilů. Za tímto poklesem stojí jednoduše snížená poptávka po automobilech a také neochota polského trhu obnovit vozový park. V Polsku a Maďarsku je stále průměrně nejstarší vozový park ve střední Evropě. Polsko tak jediné z vybraných států v podstatě kopíruje trend evropského trhu, který se propadl v tomto roce o 15,5 %. Koupí nového auta tak především západní Evropané plánovali až za lepší ekonomické situace. Během této doby byl nejvíce zasažen trh s osobními vozy v jižní Evropě. V Itálii se prodalo o 300 000 vozů méně a ve Španělsku činil propad v prodeji až 500 tisíc vozů. Italský trh se v podstatě od té doby propadl neustále až do roku 2014, kdy došlo k prvnímu mírnému zlepšení. Mezi roky 2007–2013 se tam snížil počet prodaných vozů cca o 1 100 000.

4.7 Závěr k praktické části

V praktické části jsou podrobně analyzovány jednotlivé automobilky, které se vyskytují na českém trhu. U všech automobilek, kromě HMMC, můžeme pozorovat snížení

produkce i prodeje v době ekonomické krize. Příčinou je samozřejmě slabší poptávka po motorových prostředcích, která se projevovala napříč celým světovým trhem. Pokud nebudeme přihlížet na nošovickou HMMC, která začala svou výrobu během ekonomické krize a nelze tak porovnávat vykazované údaje s předkrizovým obdobím, lze konstatovat, že nejlépe si během krizového roku 2008 a 2009 vedla kolínská TPCA, kdy během tohoto období dokázala navyšovat svou výrobu i počty zaměstnanců. Ovšem v postkrizovém období si nedokázala tento pozitivní trend udržet v důsledku nepřizpůsobení se poptávce po výkonnějších a prostornějších vozech. Celkově ale produkce osobních automobilů nezaznamenala propad ve výrobě, jako další odvětví výroby v tomto průmyslu. Nejvíce bylo zasaženo krizí odvětví nákladních automobilů. Meziroční propad ve výrobě v roce 2009 byl až 60 % a automobilka Tatra, která pocítila dopady ekonomické krize nejvíce, se ani po roce 2012 nedostala na předkrizové hodnoty. Při porovnávání automobilových průmyslů ČR, Polska a Slovenska lze vidět, že český automotive si zachoval během krize, i po ní, stabilní růst, na rozdíl od dalších zemí. Pokles ve výrobě OA v Polsku, způsobila hlavně automobilka Fiat, která svou výrobu pomalu rušila a přesouvala do Itálie.

5 Závěr

Automobilový průmysl je důležitým odvětvím pro evropská hospodářství a jak můžeme pozorovat v této práci, je jedním z nejdůležitějších průmyslů pro samotnou Českou republiku. V dnešním světě, který se stává čím dál víc globalizovanějším, což má značná pozitiva, tak má i negativní stránku věci jako je například rychlejší šíření ekonomických krizí a díky propojeným trhům se tak krize dostane i do zemí, která nejsou přímo, nebo velice vzdáleně spojeny se zemí původu recese. Hlavní cílem bakalářské práce bylo zanalyzovat a zhodnotit český automobilový průmysl v postkrizovém období a následně provést komparaci tohoto odvětví s dalšími zeměmi EU (Polsko a Slovensko). Tento cíl byl rozčleněn na dva dílčí cíle. Zanalyzovat výrobce motorových vozidel v ČR během ekonomické krize a následný vývoj producentů v letech 2010-2012 a dále, ve stejném sledovaném období porovnat automobilové průmysly ČR, Polska a Slovenska na základě vybraných ukazatelů.

- Díky podrobnějšímu rozboru jednotlivých producentů motorových vozidel v ČR je zřetelné, že český automobilový průmysl je nejvíce závislý na výrobě osobních automobilů. Ta tvoří více než 95% celkové produkce vozidel v ČR a je tak stěžejní pro toto odvětví průmyslu a tento sektor zvládl dopady ekonomické krize nejlépe, na rozdíl od výroby jiných motorových vozidel. Při pohledu na celkovou výrobu motorových vozidel v ČR lze pozorovat určitý propad až v roce 2012. Důvodem tohoto propadu je hlavně stále se snižující výroba automobilů v TPCA a 3% pokles výroby ve Škoda Auto. Automobilka, která byla nejvíce zasažena dopady krize, je Tatra Trucks, které v roce 2013 byla na pokraji bankrotu a docházelo tak k výměně vedení a dalším reorganizacím, které automobilku pronásledují už delší dobu. Momentálně se Tatra soustředí převážně na výrobu armádních vozidel, kde jsou jejími odběrateli armády různých zemí a má tak určitou jistotou v zaplacení zakázky. Stále ale samozřejmě vyrábí vozidla pro jiná odvětví (stavebnictví, těžký průmysl). K určitému propadu docházelo i u výroby autobusů, dopady krize ale nebyly tak drtivé jako v předešlém případě. Automobilka SOR nejvíce těžila právě z veřejných zakázek od měst z ČR a Slovenska a sama automobilka hodnotila všechny roky ve sledovaném období kladně, i když docházelo ke snížení vyrobených vozů a prodeji.

- V kapitole, které porovnává automobilový průmysl ČR, Polska a Slovenska lze pozorovat jistou dominanci ČR v tomto odvětví. Během celého zkoumaného období, český automobilový průmysl vyrábí zřetelně více osobních vozů a tím pádem i motorových vozidel. Grafy nám ilustrují, že nejvíce ekonomická krize postihla Polsko, které postupem času produkovalo méně vozidel a můžeme pozorovat i propouštění zaměstnanců. Naopak celkový počet zaměstnanců v automobilovém průmyslu v ČR, dle statistiky eurostatu, se během postkrizového období pomalu dotahoval na polskou úroveň. V dnešní době ale Polsko stále zaměstnává v tomto průmyslu o několik desítek tisíc víc, než Česká republika. Velice silný růst ve výrobě OA zaznamenalo Slovensko, které plánovala, že okolo roku 2020 bude vyrábět více osobních automobilů než ČR, v důsledku stále zvyšující se výrobní kapacity. Momentální statistiky výroby tomu ovšem nenasvědčují.

Hypotéza, že automobilový průmysl byl v roce 2010-2012 byl na stejné úrovni jako během ekonomické krize v letech 2008 a 2009, byla vyvrácena. Jak můžeme sledovat dle vybraných ukazatelů, ekonomická krize v podstatě dle počtu vyrobených vozidel vůbec nezasáhla. Došlo sice ke zpomalení růstu výroby, ale až do roku 2011 výroba rostla. K menšímu propadu sice dochází v roce 2012, ten byl ale zapříčiněn hlavně automobilkou TPCA, která ovšem doplatila především na svou neinovovanou výrobu. Snížení sledovaných hodnot můžeme pozorovat i ostatních automobilek, jde hlavně ale o pokles prodeje na zahraničních trzích, jelikož díky grafu prodeje nových automobilů v ČR, můžeme vidět, že poptávka byla v podstatě stejná jako v předchozích letech.

K přihlédnutí na hlavní cíl práce, tedy zhodnocení vývoje automobilového průmyslu ČR v postkrizovém období a následné komparaci s vybranými zeměmi EU, můžeme říci, že s dopady ekonomické recese, s kterými se česká ekonomika potýkala během roku 2008 a především 2009, a jejími následky v těchto letech na automobilový průmysl, si toto důležité odvětví českého hospodářství poradilo velmi dobře. Dle získaných informací viz výše, je vidět, že postkrizové období 2010-2012 bylo pro český automotive úspěšné. Důkazem je např. rok 2010, kdy bylo vyrobeno více než 1 milion osobních automobilů a výroba těchto vozů se až do roku 2012 zvyšovala. V roce 2012 sice dochází k propadu výroby a prodeje osobních automobilů, tento jev ale můžeme přisuzovat hlavně situaci na zahraničních trzích, jelikož většina automobilek je převážně orientována na export.

Důvodem proč se automobilovému průmyslu v době ekonomické krize vedlo dobře, je především díky zavedení šrotovného, které zavedla polovina zemí EU. Tzv. šrotovné představovalo podporu při nakupování nového vozu. V době, kdy tato forma podpory vznikala (rok 2009) předsedala Evropské unii právě Česká republika. Ironií je, že ČR byla jedna ze zemí, kde šrotovné nebylo prosazeno. Balíček byl schválen v poslanecké sněmovně v květnu 2009, jenže byl vetován prezidentem. V závěru tohoto roku byl vládou tento program prosazen, jenže kvůli nedostatkům financí a uklidnění situace na automobilovém trhu, nebylo šrotovné využito. Tato forma podpory byla ale zavedena ve většině zemí EU, kam český automobilový průmysl exportuje. A díky vysoké orientaci na export a šrotovnému v ostatních zemích (např. Velká Británie, Francie, Itálie, Německo i Slovensko) si právě český automobilový průmysl počínal během ekonomické krize nejlépe.

Lze tak konstatovat, že automobilový průmysl představuje pro Českou republiku důležité odvětví průmyslu, které se svou velkou částí podílí na celkové tvorbě hrubého domácího produktu, zaměstnává skoro 4 % (při započtení zaměstnaných přímo v automobilovém průmyslu, tak i nepřímo se týkající tohoto odvětví, jako jsou např. přepravní společnosti dovážející pouze komponenty, která spadají do výroby automobilového průmyslu) ekonomicky aktivního obyvatelstva a přinesl do ČR množství zahraničních investic. Můžeme tedy říci, že česká ekonomika je velice procyklická v závislosti na automobilový průmysl. Pokud dochází ke snížení exportu a menší poptávce po automobilech, můžeme pozorovat i zhoršení českého hospodářství, protože ostatní odvětví nejsou schopna tento propad kompenzovat.

6 Summary

The main aim of this bachelor thesis was to analyze and evaluate automotive industry after an economic crisis and compares car industry in the Czech Republic, Poland and the Slovak Republic. Automotive industry was evaluated according to number of produced motor vehicles. Individual car factories were evaluated by number of sold cars, number of employees or sales amount.

There was hypothesis that automotive industry was at the same level in 2010–2012 as in economical crisis in 2008–2009. This hypothesis was rejected. In this bachelor thesis there are some pointers that show economical crisis didn't hit the number of produced cars. The growth of the producing new cars was slowed but until the 2011 the production grew. There was smaller drop in production of new cars in 2012 but it was primarily caused by the TPCA factory because this factory didn't have innovative production. We can see the reduction of observed values in other car factories too. It is mainly the decline in sales abroad.

In second chapter we can see that there is certain dominance of the Czech Republic in the car industry. During the period under the review the Czech automotive market produces much more cars and motor vehicles than Poland or Slovakia. The graphs show that Poland was the most affected country by the automobile crisis. Poland produced less vehicles and we can see that they had to fire their employees. During the two years, 20 000 employees had to leave their jobs. In the following years there was only moderate growth in recruitment of new employees in Poland but in the Czech Republic and the Slovak Republic the growth was rapid.

At the end of this bachelor thesis we can say that automotive industry is really important for the Czech Republic because it participates in the overall gross domestic product, it employs 4% economically active population and it brings a lot of foreign investments to the Czech Republic.

Key word: Automotive industry, economic crisis, production, employment, sales,

7 Seznam použité literatury

- ACEA (2016). *Passenger Cars* Retrieved from <http://www.acea.be/statistics/tag/category/passenger-cars-production>
- Agora Central Europe (2016). *Město Kolín, Sociodemografická analýza*. Retrieved from http://www.mukolin.cz/prilohy/Texty/3034/50sociodemograficka_analyza_kolin.pdf
- Archiv HN (2011). *Hyundai loni v Česku vyrobila přes 200 tisíc aut. Skoro vše vyvezla*. Retrieved from <http://archiv.ihned.cz/c1-49205700-hyundai-loni-v-cesku-vyrobila-pres-200-tisic-aut-skoro-vse-vyvezla>
- Art (2012). *Škrtnout tisíce pracovních míst v Peugeotu? Neakceptovatelné, říká prezident Francie* Retrieved from <https://art.ihned.cz/c1-56569350-skrtnout-tisice-pracovnich-mist-v-peugeotu-neakceptovatelne-rika-prezident-francie>
- Auto iDnes (2006). *Historie automobilismu v datech*. Retrieved from http://www.auto.idnes.cz/historie-automobilismu-v-datech-doc-/auto_ojetiny.aspx?c=A06_127_172200_auto_ojetiny_fdv
- Auto.cz (2008). *Slovenské automobilky chystají na příští roky nové modely*. Retrieved from <http://www.auto.cz/slovenske-automobilky-chystaji-pristi-roky-nove-modely-7354>
- Avia (2017). *Proč Avia*. Retrieved from <http://avia.cz/o-nas>
- Bezpečnost (2012). *Euro NCAP 2012: Toyota Aygo, Citroën C1, Peugeot 107 – Jen tři hvězdy*. Retrieved from <http://www.auto.cz/euro-ncap-2012-toyota-aygo-citroen-c1-peugeot-107-jen-tri-hvezdy-71953>
- Businesscenter.cz (2016). *Slovník pojmů-morální hazard*. Retrieved from <http://business.center.cz/business/pojmy/p1600-moralni-hazard.aspx>
- Byznys (2009). *I přes dopady krize se v kolínské TPCA vyrobí více aut než loni*. Retrieved from http://byznys.lidovky.cz/i-pres-dopady-krize-se-v-kolinske-tpca-vyrobi-vice-aut-nez-loni-pbe-/firmy-trhy.aspx?c=A091021_113333_firmy-trhy_nev
- Byznys (2011). *Nizozemský gigant DAF vstupuje do Tatry. Do Kopřivnice dodá kabiny a motory*. Retrieved from <https://byznys.ihned.cz/c1-52462910-nizozemsky-gigant-daf-vstupuje-do-tatry-do-koprivnice-doda-kabiny-a-motory>

- Byznys (2010). *Škoda nepotopí závod ve Vrchlabí. Přesune tam výrobu Roomsteru*. Retrieved from <http://byznys.ihned.cz/c1-44047650-skoda-nepotopi-zavod-ve-vrchlabi-presune-tam-vyrobu-roomsteru>
- Czechinvest (2015). *Automotiveindustry in the Czech Republic*. Retrieved from <http://www.czechinvest.org/automobilovy-prumysl>
- Czechinvest (2016). *Strategické průmyslové zóny*. Retrieved from <http://www.czechinvest.org/strategicke-prumyslove-zony>
- ČNB (2016). *Slovník pojmů*. Retrieved from <https://www.cnb.cz/cs/obecne/slovník/s.html>
- Domáci ČT24 (2010). *Bratislava koupí nové autobusy od SORu*. Retrieved from <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ct24/domaci/1360553-bratislava-koupi-nove-autobusy-od-soru>
- Domáci HN (2013). *Vyšetřování kauzy Tatra je u konce. Barták a Smrže čeká žaloba*. Retrieved from <https://domaci.ihned.cz/c1-59132990-bartak-a-smrz-by-meli-byt-obvineni-v-kauze-tatra>
- eDOTACE (2015). *Automobilový průmysl: Trendy budoucnosti*. Retrieved from <http://www.edotace.cz/clanky/automobilovy-prumysl-trendy-budoucnosti>
- Ekonom (2010). *Kolínská TPCA omezí výrobu. Do budoucna ale chystá nové modely*. Retrieved from <https://ekonom.ihned.cz/c1-46874230-ekonom-kolinska-tpca-omezi-vyrobu-do-budoucna-ale-chysta-nove-modely>
- Ekonomika (2008b). *Firma ze Stříbra kvůli krizi propustí polovinu lidí*. Retrieved from <https://www.novinky.cz/ekonomika/155175-firma-ze-stibra-kvuli-krizi-propusti-polovinu-lidi.html>
- Ekonomika (2011). *Iveco Vysoké Mýto chystá odstávku a propouštění*. Retrieved from <http://www.denik.cz/ekonomika/iveco-vysoke-myto-chysta-odstavku-a-propousteni.html>
- Ekonomika (2008c). *Krize drtí český autoprůmysl, Avia na měsíc a půl zastaví výrobu*. Retrieved from <https://www.novinky.cz/ekonomika/155193-krize-drti-cesky-autoprumysl-avia-na-mesic-a-pul-zastavi-vyrobu.html>

Ekonomika (2009). *Praha koupí stovky autobusů SOR za více než tři miliardy*. Retrieved from http://ekonomika.idnes.cz/praha-koupi-stovky-autobusu-sor-za-vice-nej-tri-miliardy-pe8-/ekonomika.aspx?c=A090212_162847_ekonomika_vem

Ekonomika (2008a). *Škodovka není schopna dát výhled pro příští rok, situace na trhu je nejistá*. Retrieved from http://ekonomika.idnes.cz/skodovka-neni-schopna-dat-vyhled-pro-pristi-rok-situace-na-trhu-je-nejista-15q-/ekoakcie.aspx?c=A081228_133509_ekoakcie_abr

Ekonomika (2012). *Tatra nechce být spojována s korupční kauzou v Indii*. Retrieved from <http://www.denik.cz/ekonomika/tatra-nechce-byt-spojovana-s-korupcni-kauzou-v-indii-20120410-sb6b.html>

Ekonomika.iDnes.cz (2015). *V Hyundai porostou mzdy, odbory se dohodly s vedením nošovické továrny*. Retrieved from http://ekonomika.idnes.cz/zamestnancum-nosovicke-automobilky-hyundai-vzrostou-o-3-3-procenta-1pe-/ekoakcie.aspx?c=A150227_155625_ekoakcie_ozr

Ekonomika ČT24 (2012). *Automobilka Fiat zredukuje výrobu v Polsku, o místo přijde na 1500 lidí*. Retrieved from <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/1128829-automobilka-fiat-zredukuje-vyrobu-v-polsku-o-misto-prijde-na-1-500-lidi>

Encyclopaedia Britannica (2016). *Automotive industry*. Retrieved from <http://www.britannica.com/topic/automotive-industry>

Eurostat (2017). *Manufacture of motor vehicles, trailers and semi-trailers statistics*. Retrieved from http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Archive:Manufacture_of_motor_vehicles,_trailers_and_semi-trailers_statistics_-_NACE_Rev._2

Exportér (2011). *Výsledky soutěže*. Retrieved from <http://www.exporterroku.com/historie/2016>

E15.cz (2012b). *Jawa chce letos prodat 2000 motocyklů*. Retrieved from <http://zpravy.e15.cz/byznys/prumysl-a-energetika/jawa-chce-letos-prodat-2000-motocyklu-749737>

- E15.cz (2012a). *Tržby Avie stouply o třetinu, táhne je Rusko a Argentina*. Retrieved from <http://zpravy.e15.cz/byznys/prumysl-a-energetika/trzby-avie-stouply-o-tretinu-tahne-je-rusko-a-argentina-740246>
- Faltus, J., Průcha, V. (2006). *Všeobecné hospodářské dějiny 19. a 20. století*. Praha: VŠE v Praze, Oeconomica
- Finance.cz (2013). *Vývoj HDP ve světě*. Retrieved from <https://www.finance.cz/makrodata-eu/eu-svet/svetove-makroukazatele/hdp/>
- Groenewald, H. (1998). *Transformační procesy v řízení lidských zdrojů joint venture Škoda-Volkswagen*. Praha: Vysoká škola ekonomická, Fakulta mezinárodních vztahů
- GROWTH, Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs (2016). *Automotive industry*. Retrieved from http://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive/index_en.htm
- Hora-Hořejš, P. (2009). *Toulky českou minulostí*. Praha: Via Facti
- Heinberg, R. (2011). *The end of growth: adapting to our new economic reality*. ForestRow: ClairviewBooks
- HYUNDAI (2015). *Základní informace*. Retrieved from <http://www.hyundai-motor.cz/?rubrika=basic-info>
- IVECO CZECH REPUBLIC, a. s. (2017). *O společnosti*. Retrieved from <http://www.iveco.com/czech/spolecnost/pages/o-spole%C4%8Dnosti.aspx>
- JAWA Moto s.r.o. (2017). *Historické mezníky*. Retrieved from <http://jawa.eu/historicke-mezniky>
- Klváčová, E., (2009) *Světová ekonomická krize: příčiny, projevy, perspektivy*. Praha: Professional Publishing
- Kopřivnice (2006). *Restrukturalizace pokračuje, Tatra se bude dál zmenšovat*. Retrieved from <http://www.koprivnice.cz/index.php?tema=restrukturalizace-pokracuje-tatra-se-bude-dal-zmensovat&id=koprivnicke-noviny-koprivnice&clanek=2653>
- Kozák, K., Weiss, T., Schulzová, H. & kol. (2012). *Dopady krize v euroatlantickém prostoru*. Praha: Dokořán
- Kožíšek, P., & Králík, J. (1995). *L & K - Škoda. 1. díl, Laurin & Klement jest nejlepší známkou světa: 1895-1995* Praha: Motorpress
- Krugman, P. R. (2012) *Skoncovat s krizí*. Praha: Vyšehrad

- Kurzy.cz (2017). Retrieved from [:http://www.kurzy.cz/kurzy-men/kurzy.asp?A=G&V=3&m1=CZK&m2=EUR&od=31.08.2007&do=01.01.2009&T=0](http://www.kurzy.cz/kurzy-men/kurzy.asp?A=G&V=3&m1=CZK&m2=EUR&od=31.08.2007&do=01.01.2009&T=0)
- Morris, Ch. R. (2009). *Ztracené miliardy dolarů: levné peníze, rozhazování a velká finanční krize*. Brno: ComputerPress
- Musílek, P. (2011). *Trhy cenných papírů*. Praha: Ekopress
- O společnosti (2017). *Historie a milníky Tatra*. Retrieved from <http://www.tatra.cz/o-spolecnosti/historie-tatry/historie-a-milniky/>
- O společnosti HMMC (2017). *Základní informace*. Retrieved from <http://www.hyundai-motor.cz/?rubrika=basic-info#>
- OICA (2016). *Production statistics*. Retrieved from <http://www.oica.net/category/production-statistics/>
- Ondřej Záruba (2010). *Analýza automobilového průmyslu: Obecně na téma automobilového průmyslu*. Retrieved from <http://www.investujeme.cz/analiza-automobiloveho-prumyslu-obecne/>
- Paturi, F. R. (1993). *Kronika techniky*. Praha: Fortuna Print
- Pavlínek, P. (2008). *A successful transformation?: restructuring of the Czech automobile industry*. Heidelberg: Physical-Verlag
- Platy.cz (2009). *Odměňování v automobilovém průmyslu*. Retrieved from <http://www.platy.cz/analyzy/odmenovani-v-automobilovem-prumyslu/42265>
- Publications ACEA (2009). *ACEA Pocket Guide*. Retrieved from <http://www.acea.be/publications/article/acea-pocket-guide>
- Roubini, N. & Mihm, S. (2011). *Krizová ekonomie: budoucnost finančnictví v kostce*. Praha: Grada
- SOR (2017). *Představení společnosti*. Retrieved from <http://www.sor.cz/site/predstaveni-spolecnosti>
- TPCA (2009). *O nás*. Retrieved from <http://www.tpca.cz/o-nas/milniky-tpca/>
- TPCA (2014). *Milníky TPCA*. Retrieved from <http://www.tpca.cz/o-nas/milniky-tpca>

Výroční zprávy (2017). *AVIA Motors s.r.o.* Retrieved from <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-firma?subjektId=683071>

Výroční zprávy (2017). *Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o.* Retrieved from <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-firma?subjektId=245382>

Výroční zprávy (2017) *Iveco Czech Republic, a.s.* Retrieved from <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-firma?subjektId=126335>

Výroční zprávy (2017) *JAWA Moto spol. s.r.o.* Retrieved from <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-firma?subjektId=540956>

Výroční zprávy (2017) *SOR Libchavy s.r.o.* Retrieved from <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-firma?subjektId=683213>

Výroční zprávy (2017) *Škoda Auto a.s.* Retrieved from <http://cs.skoda-auto.com/company/investors/annual-reports>

Výroční zprávy (2017). *Tatra a.s.: Justice.cz* Retrieved from <https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-firma?navez=TATRA>

Výroční zprávy (2017) *Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech, s.r.o.* Retrieved from <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-firma?subjektId=238739>

Wokoun, R. a kol. (2010). *Přímé zahraniční investice a regionální rozvoj*. Praha: Oeconomica

Zákon č. 56/2001 Sb. (2001). *O podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích*

Zaměstnavatel roku (2017). *Výsledky soutěže*. Retrieved from <http://zamestnavatelroku.klubzamestnavatelu.cz/2016/>

Zuzana Keményová (2012). *Zázrak TPCA se nekonal, z Kolína je nejzadluženější město v zemi*. Retrieved from <http://domaci.ihned.cz/c1-54356620-zazrak-tpca-se-nekonal-z-kolina-je-nejzadluzenejsi-mesto-v-zemi>

Žídek, L. (2006). *Transformace české ekonomiky*. Praha: C. H. Beck

8 Seznam grafů a tabulek

Seznam grafů

Graf 1: Vývoj počtu vyrobených motorových vozidel za rok 2006-2014 (ks).....	8
Graf 2: Mezinárodní srovnání v produkci osobních automobilů za rok 2000-2013.....	9
Graf 3: Podíl jednotlivých výrobců ve světě na celkové produkci OA za rok 2014 (v %)	10
Graf 4: Počet vyrobených OA dle zemí EU v roce 2014 (v ks)	11
Graf 5: Podíl firem AutoSAP na celkovém exportu ČR.....	21
Graf 6: Vývoj počtu pracovníků ve firmách AutoSAP.....	23
Graf 7: Porovnání hrubých průměrných mezd v ČR a firmách AutoSAP.....	24
Graf 8: Počet vyrobených silničních vozidel v ČR za rok 2004-2014	25
Graf 9: Počet vyrobených OA ve sledovaném období	26
Graf 10: Složení vozorového parku v ČR v roce 2015	32
Graf 11: Počet prodaných vozidel na TOP 5 zahraničních trzích Škoda Auto.....	33
Graf 12: Počet vyrobených nákladních vozidel ve sledovaném období.....	34
Graf 13: Počet vyrobených autobusů ve sledovaném období.....	39
Graf 14: Čistý zisk společnosti Iveco	42
Graf 15: Čistý zisk společnosti SOR	45
Graf 16: Výroba osobních automobil v ČR, Polsku a Slovensku.....	48
Graf 17: Zaměstnanost v automobilovém průmyslu v ČR, Polsku a Slovensku.....	50
Graf 18: Registr (prodej) nových OA v ČR, Polsku a Slovensku	51

Seznam tabulek

Tabulka 1: Vybrané ukazatele automobilky TPCA	27
Tabulka 2: Vybrané ukazatele automobilky HYUNDAI	29
Tabulka 3: Výsledek hospodaření po zdanění automobilky Hyundai (v mil. Kč)	30
Tabulka 4: Vybrané ukazatele automobilky Škoda Auto	30
Tabulka 5: Vybrané ukazatele automobilky Tatra.....	35
Tabulka 6: Vybrané ukazatele automobilky AVIA	37
Tabulka 7: Vybrané ukazatele automobilky IVECO.....	40
Tabulka 8: Vybrané ukazatele automobilky SOR	42
Tabulka 9: Vybrané ukazatele automobilky JAWA	46