

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
PEDAGOGICKÁ FAKULTA
Katedra geografie

Michal ŠIMEČEK

AUTOMOBILOVÝ PRŮMYSL A PŘÍMÉ ZAHRANIČNÍ
INVESTICE V ČR

Knihovna JU - PF



3 1 1 5 1 7 1 6 9 1

Prohlašuji tímto, že jsem zadanou diplomovou práci řešil samostatně a že jsem uvedl veškerou použitou literaturu.

České Budějovice 3.ledna 2006

Za nevšední ochotu a pomoc, za cenné rady a konzultace děkuji vedoucímu práce Mgr. Michalu Vančurovi, Phd., který mi pomohl při vypracování této diplomové práce.

OBSAH

ANNOTACE

1. ÚVOD	7
2. PŘEHLED LITERATURY TÝKAJÍCÍ SE ŘEŠENÉ PROBLEMATIKY	9
3. METODIKA PRÁCE	11
4. STAV AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU V ČR PŘED ROKEM 1990	15
4.1. Historie automobilového průmyslu	16
4.2. Zaměstnanost v automobilovém průmyslu	18
4.3. Rozmístění automobilového průmyslu před rokem 1990	24
5. TRANSFORMACE AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU V ČR	27
6. SOUČASNÝ STAV AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU V ČESKÉ REPUBLICE	31
6.1. Pozice automobilového průmyslu v rámci zpracovatelského průmyslu	31
6.2. Vývoj automobilového průmyslu v České republice	35
6.3. Vlastnická struktura	36
6.4. Výroba v automobilovém průmyslu	38
6.5. Zaměstnanost	44
6.6. Rozmístění automobilového průmyslu v České republice	50
6.7. Nejvýznamnější podniky automobilového průmyslu v České republice	52
6.7.1. Karosa	52
6.7.2. Liaz	54
6.7.3. Jawa	55
6.7.4. Tatra	55
6.7.5. Zetor	58
6.7.6. ČZM Strakonice	59
6.7.7. Avia	60
6.7.8. Praga	61
6.7.9. Škoda Auto a.s.	62
7. PŘÍMÉ ZAHRANIČNÍ INVESTICE A AUTOMOBILOVÝ PRŮMYSL V ČESKÉ REPUBLICE	65
7.1. Zahraniční investoři	69

7.1.1 Realizované investiční pobídky	73
7.1.1.1. Zahraniční investoři – dodavatelé	73
7.1.1.2. Zahraniční investoři – výrobci	78
7.1.2 Nerealizované investiční pobídky	79
7.1.2.1. Zahraniční investoři – dodavatelé	79
7.1.2.2. Zahraniční investoři – výrobci	80
8. VÝVOJ AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU V EVROPĚ A VE SVĚTĚ	82
8.1. Rozmístění automobilových výrobců v Evropě	82
8.2. Vývoj automobilových společností v posledních 35 letech	85
9. ZÁVĚR	89
LITERATURA A PRAMENY	92
SEZNAM PŘÍLOH	98

Automobilový průmysl a zahraniční investice v ČR

ANNOTACE

Diplomová práce se věnuje rozvoji automobilového průmyslu v České republice. V první části práce je důraz kladen na stav dopravního strojírenství před rokem 1989. V dalších kapitolách je pozornost věnována transformaci automobilového průmyslu v České republice a analýze současného stavu tohoto odvětví a jeho postavení v ekonomii České republiky. Rozmach automobilového průmyslu v České republice je z velké části zapříčiněn především přímými zahraničními investicemi. Proto je v práci kladen důraz na přímé zahraniční investice. Práce je také doplněna stručnou analýzou rozvoje evropského automobilového průmyslu.

Klíčová slova: Česká republika, přímé zahraniční investice, automobilový průmysl, investiční pobídka

Car industry and foreign investment in Czech Republic

ANNOTATION

This thesis presents the car industry development in the Czech Republic. In the first part of my thesis, the emphasis is on the situation of the transportation industry before 1989. The next parts pay attention to the transformation of car industry in the Czech Republic; analysis of current situation of this industry and its position in the economy of the Czech Republic. The expansion of the car industry in the Czech Republic is particularly caused by direct foreign investments. Thesis is supplied with brief development analysis of the European car industry.

Key words: Czech Republic, direct foreign investments, car industry, investment incentives

1. ÚVOD

Automobilový průmysl se začal objevovat v 19. století kdy se konstruktéři snažili vylepšit parní stroj. Oblastmi, kde se začali objevovat výrobci motorových vozidel byly především Spojené státy americké, Německo, Francie a Velká Británie. Z těchto zemí se automobilový průmysl rozšířil i do dalších zemí. U nás za průkopníky v oblasti automobilového průmyslu lze považovat pány Laurina a Klementa.

Automobilový průmysl je v každé vyspělé zemi důležitým odvětvím. Výrazně se postavení automobilového průmyslu v České republice změnilo po roce 1989, kdy se otevřely západní trhy pro české výrobce a český trh pro zahraniční. Dalším výrazným momentem je systém investičních pobídek po roce 1998, po kterém se zvyšoval počet zahraničních investorů ještě více. Automobilový průmysl dokazuje svoji nepostradatelnou roli v několika hlediscích. Hlavním hlediskem je ekonomika. V zemi, ve které dosahuje společnost zisků, odvádí daně, které bývají nepostradatelné pro státní pokladnu, zaměstnancům automobilový výrobci vyplácí větší průměrnou mzdu než většina dalších odvětví, a tak se zvyšuje HDP na osobu ve státě. Dále je to sociální hledisko. To se týká především zaměstnanosti. Automobilový výrobci zaměstnávají velký počet pracujících, a proto snižují nezaměstnanost ve státě. Dalším hlediskem je výzkum v oblasti automobilového průmyslu. Ten je jedním z nejrychleji se vyvíjejícím, což má dopad i na ostatní odvětví. Dalším možným hlediskem je politika. Většina velkých automobilek jsou nadnárodní společnosti, které ovlivňují několik státních ekonomik a úzce spolupracují s vládami jednotlivých států.

V České republice se automobilový průmysl zásadním způsobem podílí na celkových hospodářských výsledcích České republiky. Stále se zvyšuje jeho význam z hlediska tvorby hrubého domácího produktu a zaměstnanosti. Zároveň tvoří skoro pětinu domácího exportu a jeho zastoupení v zahraničním obchodu ještě se ještě zvýší po rozšíření výroby vozidel v nové automobilce TPCA v Kolíně. Česká republika se svojí tradicí v oblasti výroby automobilů a vhodnou polohou je stále atraktivní zemí z hlediska investic. Také proto mnoho zahraničních firem z oblasti automobilového průmyslu vybudovalo svoje pobočky na území České republiky. V souvislosti s novou automobilkou sem přišly další nejen japonské firmy, které budou dodávat do TPCA, ale i dalším výrobcům vozidel nebo autopříslušenství. Bohužel kupní síla obyvatelstva je stále na nízké úrovni v porovnání s průměrem Evropské unie a opět jsme zaznamenali pokles prodeje nových vozidel na českém trhu. S tím souvisí i struktura vozového parku

České republiky, u kterého došlo k mírnému navýšení průměrného stáří vozidel. Automobilový průmysl se již několik let řadí mezi velmi výkonné a mimořádně významné obory českého hospodářství. I když ne ve všech výrobních komoditách byl vývoj jednoznačně pozitivní, souhrnně růstový trend dává dobré předpoklady pro rozvoj tohoto oboru i do budoucna. Jednoznačně dominantní postavení ve výrobě vozidel má výroba osobních automobilů, následovaná výrobou autobusů a nákladních vozidel.

Cílem diplomové práce je analýza automobilového průmyslu a přímých zahraničních investic v České republice s důrazem na současný stav tohoto průmyslového odvětví.

Aby bylo možné důkladně zpracovat analýzu současného stavu automobilového průmyslu v České republice, bylo nutné zhodnotit stav dopravního strojírenství před rokem 1989 a samozřejmě se i věnovat transformačnímu období, které následovalo a které výrazným způsobem ovlivnilo existenci výrobců v oblasti automobilového průmyslu v České republice.

Zvláštní pozornost je také samozřejmě věnována přímým zahraničním investicím v České republice, které ovlivňují automobilový průmysl v naší republice a nejvýznamnějším zahraničním investorům v oblasti autoprůmyslu.

Část práce také sledovala jakým způsobem se vyvíjel automobilový průmysl ve světě za posledních několik desetiletí.

2. PŘEHLED LITERATURY TÝKAJÍCÍ SE ŘEŠENÉ PROBLEMATIKY

Téma automobilového průmyslu (vývoj, zaměstnanost) se v české geografické literatuře prakticky nevyskytuje. Přehled o automobilovém průmyslu v České republice nám poskytují zejména práce zaměřené spíše ekonomicky. Tyto práce se zabývají zejména různými ekonomickými statistikami, ale geografickými tématy se prakticky nezaobírají.

Ze starší česky psané odborné literatury je potřeba připomenout studii VÚSTE (1975). Z novějších prací se jedná zejména o sektorové analýzy finančních společností jako jsou například CzechInvest (2005). Pro tuto práci byla velmi důležitá možnost získání interních materiálů od předsedy dozorčí rady Škody Auto a.s. a prezidenta Sdružení automobilového průmyslu Ing. Vratislava Kulhánka, který se ve svých publikacích věnuje hlavně stavu automobilového průmyslu, přímých zahraničních investic a předpokládanému vývoji na všech světových automobilových trzích. Zvláštní pozornost je v těchto pracích věnován prostor společnosti, kterou autor zastupuje, a to Škoda Auto a.s. Jedná se zejména o práce Kulhánka, V. (2004), (2004) a AIA (2005), (2005). Dalšími důležitými zdroji dat jsou výroční zprávy vydávané společnostmi, které se zabývají výrobou automobilů, jako jsou např. Škoda Auto, Daewoo Avia, ad.

Automobilovým průmyslem a jeho výkonovými ukazateli se zabývají také sektorové analýzy některých ekonomických poradenských společností. Příkladem může být agentura Čekia (Česká kapitálová a informační agentura) a její zpravodajský server I-Point (2004), nebo PriceWaterhouseCoopers (2004). Na zaměstnanost v automobilovém průmyslu se zaměřila např. agentura STEM/MARK (2004). Velké množství analytických článků se objevuje i v ekonomických rubrikách v denním tisku. Řada redaktorů se ve svých článcích automobilovému průmyslu věnuje systematicky již řadu let. Uvést lze např. Procházka, L. (2001) a (2005), Cihla, R. (2005) z Mladé Fronty Dnes. Dalšími autory, kteří se věnují hlavně ekonomickým ukazatelům v automobilovém průmyslu a přímým zahraničním investicím jsou např. Mařík, M. (2005) a Vašek, P. (2002) a (2005) z Hospodářských novin. Hospodářské noviny mají svůj internetový archiv vydaných článků, ve kterých lze nalézt spoustu informací o automobilové průmyslu.

Analytické články o automobilovém průmyslu se objevují i v některých populárně-naučných časopisech. Za zmínku stojí např. časopis AutoMotoRevue, který se věnuje především popisu osobních automobilů a motorek, ale i zde je možné najít

články o automobilovém průmyslu nebo jednotlivých koncernech vyrábějící vozidla, např. Olivík, P. (2005) a Hanke, P. (2005). Podobnými tématy se zabývá i měsíčník Svět motorů, který je ale především zaměřen na odborný popis vozidel a k tématům diplomové práce se přibližuje jen okrajově Olšanský, L. (2005).

V zahraniční literatuře je automobilovému průmyslu věnována větší pozornost. Významným autorem vydávající své práce zaměřené na vývoj automobilového průmyslu je autor píšící anglicky, Pavlínek, P. (2002) a (2004). Známým ekonomem a geografem je Francouz Lung, Y. (2000) a (2003). Tento autor ve svých dílech popisuje vývoj automobilového průmyslu, jeho vliv na ekonomiku státu nebo region, vlivu a rozmístění automobilového průmyslu a v Evropě a hlavně se zaměřuje nově přistoupivší země do Evropské Unie a z těchto států vyzdvihuje především Českou republiku. Na tohoto autora navazují nebo se na něho ve svých dílech odkazují jiní zahraniční autoři jako jsou Bourassa, F. (2000), Carrillo, J. (2004), Lepappe, Y. (2004), nebo například Reinaud, G. (2001).

V zahraničí existují také organizace, které se vydávají publikace ve kterých se zabývají vývojem automobilového průmyslu, je to např. německá organizace Autonews (2004).

Pro statistickou analýzu dopravního strojírenství před rokem 1990 bylo nutné pracovat s publikacemi FSÚ (1990). Po roce 1989 lze statistiky nalézt v publikacích vydávaných úřady jako jsou CzechInvest (2004), ČSÚ (2005) a MPO (2004).

3. METODIKA PRÁCE

Před rokem 1989 byl automobilový průmysl v Československé socialistické republice rozdělen na tři základní skupiny podle jejich čísla pododvětví, které vychází z Jednotné klasifikace oborů a výrobků. A jsou to konkrétně tyto: číslo 264 – Výroba zemědělských strojů a zemědělské techniky, číslo 265 – Výroba nákladních vozidel, autobusů, výroba náhradních dílů a příslušenství k motorovým vozidlům a opravy motorových vozidel a číslo 266 – Výroba ostatních motorových vozidel. V tomto rozdělení před rokem 1989 byly brány v úvahu jen závody a podniky na území dnešní České republiky, mnoho podniků mělo také samozřejmě závody i na Slovensku, ale ty bylo nutno vyřadit ze statistik. (FSÚ, 1990).

Pro další práci je nezbytné vymezit průmysl výroby motorových vozidel definicí:

Průmyslem výroby motorových vozidel se rozumí vývoj, výroba a montáž motorových vozidel, motorů pro motorová vozidla a modulů nebo subsystémů takových vozidel nebo motorů, a to prováděné buď přímo výrobcem nebo subdodavatelem první úrovně, přičemž pokud jde o tyto subdodavatele, je toto prováděno v kontextu nějakého souhrnného projektu (MPO, 2004).

Motorová vozidla

Označením motorová vozidla se rozumí osobní automobily, dodávkové automobily, nákladní automobily, silniční traktory, autobusy městské i dálkové dopravy a jiná průmyslová vozidla. Pod toto označení nespádají závodní automobily, automobily určené k použití v terénu (například vozidla sestavená k jízdě na sněhu nebo k přepravě osob na golfových hřištích), motocykly, přívěsy, zemědělské a lesní traktory, obytné automobily a přívěsy, vozidla zvláštního určení (například požární vozidla, pojízdné dílny), výklopné vozy a vozíky, vozidla pro vnitrozávodní dopravu (například vysokozdvizné vozíky, nákladní automobily se sedlovou ložní plochou, valníky) a vojenská vozidla určená pro armádu (ČSÚ, 2005).

V oblasti automobilového průmyslu se objevují dvě základní skupiny výrobců. Každá má jiný předmět podnikání, ale ani jedna by nemohla bez druhé existovat. A jsou to ty následující skupiny.

Výrobci

Někdy je tato skupina společností označována jako finální výrobci. Tím se rozumí, že jejich předmětem podnikání je především finální konstrukce motorového vozidla, které je po dokončení připravené k následnému prodeji a používání. Většina výrobců, ale se také kromě samotné výroby zaměřuje na vývoj nových technologií v oblasti své výroby (ČSÚ, 2005).

Dodavatelé

Dodavatelem se rozumí takový dodavatel, ať už nezávislý nebo ne, který svoji produkci dodává výrobcí a má svůj díl zodpovědnosti za konstrukci a vývoj a za výrobu, montáž nebo dodávky montážních celků nebo modulů pro výrobce vozidel během výroby nebo ve stádiu montáže. Jakožto průmysloví partneři jsou tito dodavatelé často s výrobcem propojeni smlouvou zhruba stejného trvání jako je doba, po kterou se vyrábí daný model (například až do zavedení stylově obměněného modelu). Existuje též označení subdodavatel první úrovně, který může rovněž dodávat služby, a to zejména služby logistické jako je řízení dodavatelského centra (ČSÚ, 2005).

Zařazení automobilového průmyslu

Ve světě už několik desetiletí funguje mezinárodně uznávaná klasifikace ekonomických činností, která byla označena jako ISIC Rev. 1 a přes různé aktualizace v podobě ISIC Rev.1.1 a tak dále byla doplněna a přepracována na ISIC Rev. 2. V roce 1994 byla tato klasifikace přijata i v České republice, ale stále v ní nebyl definován automobilový průmysl. Ten byl samostatně definován v naší zemi až rok později, tedy v roce 1995 v nově uspořádané a rozdělené klasifikaci ISIC Rev. 3. V České republice se stejným rozdělením pracuje i Odvětvová klasifikace ekonomických činností, ale častěji se používá její zkrácený název OKEČ.

V České republice jako i v ostatních zemích, které přijali ISIC Rev. 3 automobilový průmysl zařazen pod zpracovatelský průmysl. Výroba motorových vozidel, stejně jako další průmyslová odvětví jsou rozděleny v odvětvové klasifikace ekonomických činností. V klasifikaci ekonomických činností má každé odvětví své

číslo, podle kterého je možné vyhledat ve všech databázích . Klasifikace ekonomických činností jak už bylo zmíněno je totožná s mezinárodně platnou klasifikací ISIC Rev. 3. Náš zpracovatelský průmysl dělí na celkem 14 subsekcí (sektorů – dvoumístný, písmenný segment), 23 oddílů (odvětví – dvoumístný číselný OKEČ) a na 103 skupin (oborů).

Automobilový průmysl zaujímá v klasifikaci ekonomických činností 2 odvětví OKEČ 34 a OKEČ 35.

Pod označením OKEČ 34 je to výroba dopravních prostředků. Každé odvětví se dále rozděluje na obory. Výroba dopravních prostředků má tři obory a to:

- OKEČ 34.1 - Výroba motorových vozidel (kromě motocyklů) a jejich motorů.
- OKEČ 34.2 - Výroba karoserií, přívěsů a návěsů.
- OKEČ 34.3 - Výroba příslušenství pro motorová vozidla

Druhé odvětví má označení OKEČ 35, pod které je zařazena výroba ostatních dopravních prostředků a zařízení. Odvětvová klasifikace ekonomických činností člení toto odvětví do následujících pěti oborů:

- OKEČ 35.1 - Stavba a opravy lodí a člunů
- OKEČ 35.2 - Výroba a opravy železničních a tramvajových lokomotiv a vozového parku
- OKEČ 35.3 - Výroba a opravy letadel a kosmických lodí
- OKEČ 35.4 - Výroba motocyklů, jízdních kol a invalidních vozíků
- OKEČ 35.4 - Výroba a opravy jiných dopravních prostředků a zařízení

(ČSÚ, 2005)

Celkové rozdělení zpracovatelského průmyslu je znázorněno v tabulce 1 v příloze 1.

Definice přímých zahraničních investic

Přímou zahraniční investicí je vynaložení peněžních prostředků nebo peněží ocenitelných práv za účelem založení, získání nebo rozšíření trvalých ekonomických vztahů investujícího tuzemce na podnikání v zahraničí nebo investujícího cizozemce na podnikání v tuzemsku a to některou z těchto forem:(ČNB, 2004)

1. Vznik nebo získání výlučného podílu včetně jeho rozšíření.
2. Účast na nově vzniklém nebo existujícím podniku, jestliže investor vlastní nebo získá nejméně 10% podílu na základním jmění společnosti, získá nejméně 10 % na obchodním jmění nebo získá nejméně 10 % hlasovacích práv.
3. Finanční úvěr na pět nebo více let, poskytnutý investorem na podnikání, na němž má investor účast podle bodů 1. a 2. nebo úvěr spojený s dohodou o podílu na rozdělení zisku.
4. Užití zisku ze stávající přímé investice do této investice.

Přímé zahraniční investice (PZI) jsou hlavní formou pohybu dlouhodobého kapitálu. Hlavním kritériem při vymezení přímé zahraniční investice je rozsah pravomocí investora při rozhodovacích procesech ve společnosti, do které svůj kapitál vložil. Obecně lze přímé zahraniční investice charakterizovat jako investice takového rozsahu, kdy je investor schopen aktivně se podílet na řízení podniku. Charakteristika PZI však není ve všech zemích jednotná.

- Definice přímých zahraničních investic podle Mezinárodního měnového fondu (International Monetary Fund - IMF):

Investice, která je uskutečněna s cílem získat trvalý podíl na podniku provádějícím svou činnost na území jiného státu než je stát investora, a jehož cílem je mít skutečný vliv na řízení podniku.

- Definice přímých zahraničních investic dle Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj (Organisation of Economic Cooperation and Development - OECD):

Investice v níž má investor minimálně 10 % kmenových akcií nebo hlasovacích práv.

- V České republice je vymezení přímých zahraničních investic obsaženo v devizovém zákonu (Zákon číslo 219/1995 Sb.) (ČNB, 2004).

Realizace přímých zahraničních investic

Přímé zahraniční investice lze realizovat několika způsoby, mezi nejčastější patří:

- Založení samostatného podniku či dceřinných společností bez účasti domácího kapitálu.(tzv. Investice na zelené louce, greenfield investment)
- Koupí podstatných podílů na kapitálovém trhu či formou privatizace.
- Kapitálovou účastí ve společných podnicích (Joint - Ventures)
- Reinvesticí zisku
- Vnitropodnikovými úvěry

4. STAV AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU V ČR PŘED ROKEM 1989

4.1 Historie automobilového průmyslu

Na našem území se první motorové vozidlo objevilo roku 1897. Jako první byl vyroben motocykl konstruktéry Václavem Laurinem a Václavem Klementem. Jejich předmětem podnikání byla nejprve výroba kol. V roce 1906 v jejich závodě v Mladé Boleslavi byl vyroben první automobil na našem území. V roce 1921 vstupuje do podniku kvůli zvýšení produkce a snaze prosadit se mezi evropskými výrobci plzeňská Škoda a vyrobená vozidla nesou její název. Poté se zvýšila produkce a po druhé světové válce nastal rozmach v dopravním strojírenství. S rozšířením průmyslu v padesátých a šedesátých letech minulého století došlo také ke zvýšení poptávky po motorových vozidlech a byly založeny podniky jako Karosa na výrobu autobusů, motocyklů Jawa a ČZM, ale české dopravní strojírenství proslavily především nákladní vozidla, která byla vyráběna v podnicích Tatra, Liaz nebo Praga. Těmito vozidly zásobovalo tehdejší Československo všechny socialistické státy a některé další státy především v oblasti blízkého a středního východu a některých zemí v Africe.

Z tabulky v příloze 2 je patrné, že nejvýznamnějším podnikem v kategorii výroby zemědělských strojů a zemědělské techniky, pododvětví – 264, byl Agrozet, jehož značka přetrvala až do dnešní doby. Agrozet měl před rokem 1989 několik závodů, a to: Agrozet Jičín, největší co do počtu provozů, které byly rozmístěny téměř po celé Vysočině byl Agrozet Pelhřimov, dále to byl Agrozet Roudnice nad Labem a Agrozet Brno. Dalším závodem spadajícím pod Podnik Agrozet byl Agrozet Zetor KP Brno, který ve svých třech výrobních provozech zaměstnával 10 399 zaměstnanců. Dále jsou zde z významnějších podniků zastoupeny NHKG Ostrava s 2 173 zaměstnanci, ale jen jedním závodem v Ostravě. Za zmínku dále ještě stojí Technometra, která se zabývala výrobou příslušenství pro zemědělská vozidla. Z jihočeských podniků zařazených do tohoto pododvětví jsou Jihočeské strojírny se svými závody ve Velešíně a Kaplici, dnes nesoucí název Jihostroj.

Pododvětví označené číslem 265 - Výroba nákladních vozidel, autobusů, výroba náhradních dílů a příslušenství k motorovým vozidlům a opravy motorových vozidel. K tomuto je třeba zmínit, že před rokem 1990 byly do automobilového průmyslu zařazeny opravy motorových vozidel a železniční opravy, které ale v další práci nebyly započítávány do statistik.. U výrobců nákladních vozidel je nutno zmínit ty nejvýznamnější a nejznámější, kteří se u nás vyskytovaly před revolucí. Jsou to tyto

podniky: Avia, se sídlem v Praze Letňanech a s dalšími čtyřmi závody v republice, dále je to světově známý LIAZ (Liberecké automobilové závody) vyrábějící nákladní auta, který zaměstnával 12 430 pracovníků. Závody měly převážně v severních Čechách, ale také například v Přerově. Dalším firmou, která se proslavila daleko za hranicemi naší země jejíž značka přežila za pomoci zahraničních investorů do dnešní doby je Karosa zaměstnávající v té době 4 359 pracovníků. Z toho v hlavním závodě, kde bylo sídlo firmy, ve Vysokém Mýtě pracovalo 2 945 lidí. Pak je třeba zmínit podnik Praga se sídlem v Praze a dalšími závody v republice jako například v Příbrami, Lounech, nebo jihočeských Dačicích. A asi vůbec nejznámější československým automobilovým závodem vyrábějícím nákladní automobily a možná automobily vůbec před rokem 1989 byla Tatra. V hlavním závodě v Kopřivnici pracovalo úctyhodných 13 774 pracovníků. Další firmy zaražené do tohoto pododvětví jsou výrobci náhradních dílů a příslušenství jsou například Motorpal vyrábějící písty, válce, čerpadla nebo také regulátory. Dále výrobce automobilových svíček se sídlem v Praze – Kbelech, a to PAL. V jižních Čechách to byl podnik Motor s hlavním závodem a sídlem v Českých Budějovicích zaměstnávající celkem 2 548 pracovníků.

Mezi opravami motorových vozidel hrály významnou roli ČSAO neboli Československé automobilové opravy. Tyto opravy se nacházely ve všech krajích České Republiky, a při pohledu na mapu č. 1 je vidět, že kromě okresů Břeclav a Jeseník (před rokem tento okres nebyl vymezen) je v každém okrese nějaký závod zabývající se automobilovým průmyslem, to je právě hlavně způsobeno činností ČSAO. Dalšími většími opravami byly Železniční opravy a strojírný, které byly vystavěny a využívány hlavně v tradičních železničních dopravních uzlech jako například Česká Třebová, Ostrava nebo v jižních Čechách to byly České Velenice.

Posledním pododvětvím v této statistice je číslo pododvětví 266 výroba ostatních motorových vozidel. Do této kategorie patří výroba hlavně jednostopých (motorek) a dvoustopých (osobních automobilů) vozidel. Mezi nejznámější výrobce motorek u nás patřily jednoznačně Jawa s hlavním závodem v Týnci nad Sázavou zaměstnávající 2 518 pracovníků. Dalším výrobcem jednostopých vozidel byla ČZM Strakonice s nedaleko vzdálenými závody v Blatné, Bavorově, Protivínu a Březnici. Celkový počet zaměstnanců v ČZM Strakonice byl poměrně vysoký, a to 7 655. Jako byl vyzdvižen podnik Tatra mezi nákladními automobily, tak je nutné samozřejmě upozornit na AZNP Mladá Boleslav mezi výrobci osobních automobilů, později známá jako Škoda MB a dnes po prodeji koncernu Volkswagen Škoda Auto a.s.. Tento závod

se zaměřoval na výrobu osobních automobilů, které zásobovaly domácí trh, ale sloužily i je exportní zboží, i když spíše jen do zemí bývalého socialistického bloku, ale i tak byly automobily nejpoužívanějším vozidlem v republice, bohužel to bylo dané taky dobou, která zde panovala. AZNP Mladá Boleslav měla před rokem 1989 17 767 zaměstnanců ve všech jedenácti závodech rozmístěných po celé republice. Jednoznačně zde, co do počtu pracujících dominuje, hlavní závod s generálním ředitelstvím v Mladé Boleslavi měl 14 353 zaměstnanců. Dalším významnější výrobcem osobních automobilů na území naší republiky byla kopřivnická Tatra, která se zaměřovala na auta, dnešním jazykem řečeno, „limuzínového typu“, sloužící hlavně pro politické činníky. I když pánové Zikmund a Hanzelka s auty této značky dokázali velké věci.

4.2 Zaměstnanost v automobilovém průmyslu

Před rokem 1990 pracovalo v českém dopravním strojírenství 168 160 lidí což dokládá tabulka 1. Všichni výrobci motorových vozidel zaměstnávaly 54 538 lidí což v té době činilo 32,5 % ze všech zaměstnanců, kteří pracovali v dopravním strojírenství. Naopak u dodavatelů pracovalo zbylých 67,5 %. Z celkového počtu pracovalo v automobilovém průmyslu před rokem 1990 v České republice jen 2043 žen.

Tab. 1 Poměr mezi dodavateli a výrobci před rokem 1990

	Celkem zaměstnanců	Výrobci	Dodavatelé
Počet	168 160	54 538	113 622
Poměr (%)	100,0	32,5	67,5

Pramen: AIA, Praha, 2004; vlastní výpočty.

Dále byl zkoumán počet zaměstnanců v podnicích. Nejvíce lidí pracovalo jak dokládá tabulka 2 v podniku AZNP Mladá Boleslav SP, a to 17 783. Počet zaměstnanců byl dán vysokou produkcí automobilů, na které se musel podílet velký počet lidí. Na druhém místě, co do počtu zaměstnanců v podniku byla před rokem 1989 Tatra Kopřivnice s 14 769 pracovníky, kteří se podílely na výrobě osobních, ale hlavně nákladních automobilů této světoznámé značky. Za Tatrou byly Železniční opravny. Ty byly v každém větším městě a větším dopravním železničním uzlu, ale i když byly zařazeny před rokem 1990 do automobilového průmyslu, tak do celkových údajů nejsou

započítány. Další v pořadí podle počtu zaměstnanců byl další podnik na výrobu nákladních automobilů, a to jablonecko-liberecký Liaz zaměstnávající 10 417 lidí. O 118 pracovníků méně měl před rokem 1989 Agrozet Zetor KP Brno. Velký počet zaměstnanců tohoto podniku, byl dán hlavně vysokou roční produkcí traktorů, která činila kolem 15 000 traktorů. 7 669 zaměstnanců pracovalo v pražském podniku Praga. Hned za tímto podnikem byla jihočeská ČZM Strakonice. Tento podnik zaměstnával 7 655 pracujících, což na jihočeské poměry bylo poměrně vysoké číslo. Naopak až na 15. místě byla Karosa, která zaměstnávala 4 359.

Tab. 2 Počet zaměstnanců v podnicích automobilového průmyslu k 31.12.1989
(data včetně dopravního strojírenství)

Název podniku	Počet zaměstnanců
AZNP Mladá Boleslav SP	17 783
Tatra Kopřivnice	14 769
Železniční opravny	10 940
Liaz Liberec	10 417
Agrozet Zetor KP Brno	10 399
Praga	7 699
ČZM Strakonice	7 655
Avia Praha	6 949
ČKD Praha	6 846
Vagónka	6 621
Škoda Plzeň	6 121
ZTS	5 418
Motorpal	5 348
Autobrzdy Jablonec	5 341
Karosa	4 359

Pramen: FSÚ, Praha, 1990.

Další zkoumanou statistikou byl počet zaměstnanců v jednotlivých závodech, tak je možné z tabulky 3 zjistit jaký podnik byl před rokem 1989 největší, co do počtu

zaměstnaných lidí. Této sledované kategorii opět dominovaly naše dvě tradiční a nejvýznamnější automobilky.

Nejvýznamnějším zaměstnavatelem v dopravním strojírenství podle počtu zaměstnanců v jednom závodě byl podnik AZNP Mladá Boleslav SP, který ve svém hlavním závodě a sídle v Mladé Boleslavi zaměstnávaly 14 353 lidí. V Kopřivnici zaměstnávala místní Tatra 13 774 pracovníků. Hned za těmito giganty našeho automobilového průmyslu před rokem 1989 byl Agrozet Zetor KP Brno s 9 361 zaměstnanci. Za zmínku stojí určitě čtvrté místo ČZM Strakonice. V hlavním závodě ve Strakonici tohoto velkého podniku pracovalo 5 866 lidí. Podle počtu zaměstnanců je na 6. místě s 5 078 pracovníky pražská Avia. Dvanáctým největším zaměstnavatelem podle pracujících lidí v jednom závodu je Karosa s hlavním závodem ve Vysokém Mýtě, ve kterém pracovalo 2 945 zaměstnanců.

Tab. 3 Počet zaměstnanců v jednotlivých závodech automobilového průmyslu k 31.12.1989

Název podniku	Počet zaměstnanců
AZNP Mladá Boleslav SP	14 353
Tatra Kopřivnice	13 774
Agrozet Zetor KP Brno	9 361
ČZM Strakonice	5 866
LET	5 433
Avia Praha, Letňany	5 078
Vagónka	4 300
Škoda Plzeň	3 643
Aero Vodochody	3 449
PAL Kroměříž	3 182
Praga	3 161
Karosa	2 945
ČKD Praha	2 888

Pramen: FSÚ, Praha, 1990.

Jak je vidět z obou tabulek tak ve většině případech se objevují stejné jména podniků i závodů na předních místech podle počtu zaměstnanců. První dvě místa patřily několikrát zmiňovaným AZNP Mladá Boleslav SP a Tatra Kopřivnice. To svědčilo samozřejmě také o jejich výjimečnosti v československém automobilovém průmyslu před rokem 1989. Zajímavé čísla vykazovaly podniky Agrozet Zetor KP Brno a ČZM Strakonice, které si bohužel nedokázaly udržet výrobu jako před revolucí a tudíž ani stejný počet zaměstnanců.

Počty zaměstnanců v jednotlivých okresech

Počty zaměstnanců v jednotlivých okresech byly rozděleny podle pododvětví 265 - Výroba nákladních vozidel, výroba náhradních dílů a příslušenství k motorovým vozidlům a opravy motorových vozidel a 266 - Výroba ostatních motorových vozidel. okresech dle výroby automobilů V pododvětví 265 podle počtu zaměstnaných lidí opět jasně dominuje hlavní město Praha. V Praze pracovalo před rokem 1989 v pododvětví 265 24 333 lidí. Tento počet je daný hlavně několika velkými závody, které měli velký počet pracovníků, byly to hlavně tyto, Avia Praha, ČKD Praha, Pal - Praha Kbely a Praga. Za Prahou na druhém místě byl okres Nový Jičín. Nejvíce zaměstnanců pracovalo v závodech Tatra v Kopřivnici, Vagónce ve Studénce a Autopal Nový Jičín v Novém Jičíně.

Celkově pracovalo v tomto průmyslovém okrese 20 950 zaměstnanců. Naopak na třetím místě byl okres Uherské Hradiště s 9 128 pracujícími v tomto pododvětví číslo 265. Zde v tomto zemědělském okrese zaměstnávali lidi především podniky Liaz Liberec a Karosa. Dále je to okres Jablonec nad Nisou, kde zaměstnávaly nejvíce lidí závody Liaz Liberec a Autobrzdy Jablonec nad Nisou. Dohromady v tomto severočeském okrese pracovalo 6 153. Na 6. místě v této statistice je Ústí nad Orlicí, kde největší zaměstnanost zajišťovaly závody Karosy a Orlicanu Chocẽ.

Zajímavé údaje jsou také o počtu zaměstnanců v jednotlivých okresech u výrobců nákladních vozidel a autobusů. Z tabulky 5 lze vypožorovat, že nejvíce lidí pracovala na výrobě nákladních vozidel v okrese Nový Jičín. Jedná se tedy o výrobce nákladních vozidel Tatra. Dalším okresem byla Praha. Zde byly dva podniky Avia 5 078 zaměstnanců a Praga s 3 746 zaměstnanci, celkový počet byl tedy 8 824. 3 735 lidí pracovalo v několika závodech liaz v okrese Jablonec nad Nisou. Stejný podnik měl

Tab. 4 Počty zaměstnanců v jednotlivých okresech v automobilového průmyslu k 31.12.1989

Okres	Počet zaměstnanců
Praha	24 333
Nový Jičín	20 950
Uherské Hradiště	9 128
Jablonec nad Nisou	6 153
Plzeň	5 782
Ústí nad Orlicí	5 748
Praha-východ	5 042
Kroměříž	4 481
Liberec	3 945
Jihlava	3 800
Ostrava	3 333
České Budějovice	3 184
Zlín	3 050
Česká Lípa	2 332
Mladá Boleslav	2 255

Pramen: FSÚ, Praha, 1990.

ještě závody v okrese Liberec a zde bylo zaměstnáno 1 723 lidí. Ještě je třeba zmínit okres Ústí nad Orlicí, kde podnik Karosa zaměstnával kvůli výrobě autobusů 3 328 lidí.

Tab. 5 Počty zaměstnanců v okresech u výrobců nákladních vozidel a autobusů v automobilovém průmyslu k 31.12.1989

Okres	Počet zaměstnanců
Nový Jičín	13 774
Praha	8 824
Jablonec nad Nisou	3 735
Ústí na Orlicí	3 328
Liberec	1 723

Pramen: FSÚ, Praha, 1990.

Další hledanou statistikou je počet zaměstnanců ve výrobních podnicích zařazených do pododvětví číslo 266. Jak je možné vidět v tabulce 6, tak nejvíce lidí bylo zaměstnáno v okrese Mladá Boleslav. Zde největším závodem se sídlem firmy byl AZNP Mladá Boleslav SP se 14 642. Na druhém místě je jihočeský okres Strakonice, ve kterém hlavní roli, co do počtu zaměstnaných osob hrál podnik ČZM Strakonice. Se svými závody v Blatné, Bavorově a Strakonici zaměstnával před rokem 1989 6 929 pracujících. Za Strakonice je další okres, ve kterém podnik zaměstnával velký počet lidí a vyráběl motocykly, je to okres Benešov a podnik Jawa. V Týnci nad Sázavou a dalších závodech pracovalo celkem 2 156 osob. V Příboru v okrese Nový Jičín zaměstnávala Tatra 1 126 pracovníků na výrobu osobních automobilů.

**Tab. 6 Počet zaměstnanců ve výrobě automobilů automobilového průmyslu
k 31.12.1989 dle okresů v pododvětví 266**

Okres	Počet zaměstnanců
Mladá Boleslav	14 642
Strakonice	6 929
Benešov	2 156
Nový Jičín	1 126
Trutnov	1 040
Rychnov nad Kněžnou	942

Pramen: FSÚ, Praha, 1990.

Z těchto dvou tabulek je názorně vidět jak byl před rokem 1989 rozmístěn československý automobilový průmysl. U nákladních automobilů, autobusů a opraven dominovaly Praha a Nový Jičín, tak ve výrobě osobních automobilů a motocyklů měl výjimečné postavení okres Mladá Boleslav. O 7 713 zaměstnanců méně měl okres Strakonice. To ukazuje na to, že československý automobilový průmysl před rokem 1989 se zaměřoval spíše na výrobu nákladních automobilů a autobusů.

Zaměstnanost žen v závodech

Z tabulky v příloze 4 je vidět počet pracujících žen, že existovaly závody, kde pracovalo o mnoho více žen než mužů. Byly to většinou závody s pásovou výrobou na

sestavování určitých komponentů k automobilům nebo autopříslušenství. Byly to například závody Mikrotechna v Lipně nad Vltavou, kde ze 46 zaměstnanců bylo 44 žen, což je 95,65%. Dále to byly například závody Motor České Budějovice v Nových Hradech s 83,85% a Pal-Praha Kbely v Teplicích nad Metují v okrese Náchod. Zde pracovalo 76,42% žen.

Na závěr se musí zmínit, že závody s větším poměrným zastoupením žen byly v menších městech, jednalo se o menší závody do 600 zaměstnanců. Praze v těchto závodech nebyla většinou fyzicky namáhavá a také se nejednalo o hlavní závody nebo generální ředitelství.

4.3 Rozmístění automobilového průmyslu do roku 1990

Při pohledu na mapu číslo 1 lze vidět rozmístění podniků a závodů zaměřujících se na automobilový průmysl. Jsou zde znázorněny kraje, do kterých je pomocí značek zakreslen počet závodů. Každá symbol znamená podnik nebo závod zabývající se již dříve zmiňovanými pododvětvími. Velikost značky udává počet zaměstnanců v jednotlivých obcích v automobilovém průmyslu.

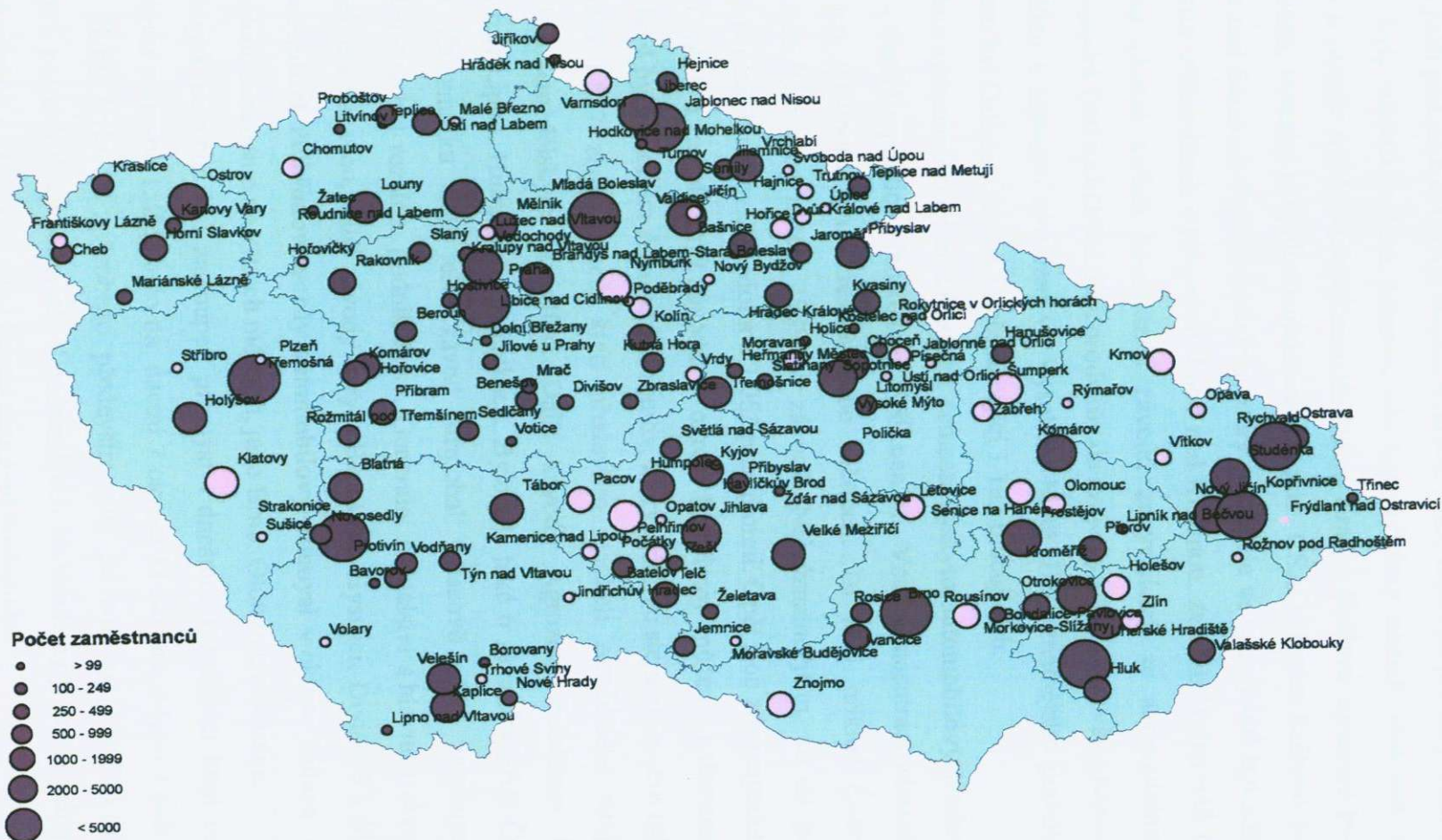
Jako asi ve všech odvětvích byl i automobilový průmysl nejvíce zastoupen v našem hlavním městě. V Praze byly nejenom generální ředitelství, odkud byly řízeny všechny další závody, ale také několik hlavních závodů jako například Avia Praha v Letňanech nebo ČKD Praha s obrovským závodem v Praze 9 Vysočanech. Dále to byla například Praga a Rudy Letov, které zaměstnávaly ve svém jediném závodě 2 492 zaměstnanců. V okolních dvou okresech, které jsou přímo závislé na hlavním městě, Praze-východ a Praze-západ stojí za zmínku dnes skomírající Aero Vodochody, které před rokem 1989 zaměstnávalo 3 449 zaměstnanců. Dále to byly v Brandýse nad Labem-Staré Boleslavi Strojírny a Slévárny s 1 284 pracovníky.

Další oblastí s větší koncentrací závodů spadajících do automobilového průmyslu, je oblast táhnoucí se jihovýchodně od okresu Liberec přes okresy Jablonec nad Nisou, Trutnov, Jičín, Semily, Hradec Králové, Pardubice, Rychnov nad Kněžnou a Ústí nad Orlicí.

Mezi městy Liberec a Jablonec nad Nisou byly vystavěny závody podniku Liaz a Autobrzdý Jablonec nad Nisou. Dále zde bylo devět závodů ČSAO. Co se týče okresu Trutnov, tak zde to byly závody AZNP Mladá Boleslav, které zaměstnávaly ve Vrchlabí 1 040 pracovníků a tento závod zde pokračuje i v dnešní době. Pak zde bylo PAL Praha-

Mapa 1 Rozmístění automobilového průmyslu před rokem 1990

- Automobilový průmysl
- Dopravní strojírenství



Pramen: AIA, Praha, 2004.

Kbely a 6 závodů ČSAO Hradec Králové. V okrese Jičín se sice nachází 11 závodů, ale z toho 7 opět patří pod podnik ČSAO Hradec Králové. Mezi známější podniky, kteří zde měly závod, byly Karosa a Liaz Liberec, ale tyto výroby neměli více než 300 zaměstnanců a nebyly tudíž nějak významné. Okres Hradec Králové vykazuje podle mapy 11 závodů, bohužel jen jeden z nich nespadá pod ČSAO Hradec Králové, je to Metaz Týnec nad Sázavou. Dalším závodem, který pokračuje ve své výrobě byl AZNP Mladá Boleslav v Kvasinech v okrese Rychnov nad Kněžnou, zaměstnávající 942 lidí. Tento výčet okresů s větší koncentrací závodů zabývajících se automobilovým průmyslem uzavírá Ústí nad Orlicí. Zde produkovala svoje výrobky především Karosa se svým sídlem a hlavním závodem ve Vysokém Mýtě. Dále známějším podnikem v tomto okrese byl Orlican Choceň zaměstnávající 1 183 pracujících.

Takto významnou oblast z hlediska četnosti výskytu automobilových závodů už by jsme v České republice před rokem 1989 nenašli. Větší koncentraci závodů už nalezneme jen v jednotlivých okresech nebo městech. To je i příklad Českých Budějovic. Zde bylo před rokem 1989 15 závodů. Nejvýznamnějším, co do počtu zaměstnanců je českobudějovický Motor s 2 063 pracujícími. Opět jsou zde nejpočetněji zastoupeny ČSAO, a to celkem 9 závodů. V okrese Pelhřimov můžeme najít 11 závodů, z toho 4 byly podniku Agrozet Pelhřimov, který sídlil ve stejnojmenném městě, kde pracovalo 1 537 zaměstnanců, kteří především vyráběli zemědělské stroje a příslušenství k zemědělským vozidlům. Další závody Agrozetu Pelhřimov byly v Kamenici nad Lipou, Humpolci a Počátkách. Bylo zde také 6 závodů ČSAO České Budějovice. Za zmínku stojí ještě závod Strojbal v Pacově s 576 zaměstnanci. V okrese Benešov byl rozšířen podnik Jawa. Generální ředitelství s hlavním závodem bylo v Týnci nad Sázavou, další závody byly v Benešově, Bystřici, Divišově a Mrači. Motorpal a Agrozet Pelhřimov tvořily automobilový průmysl v okrese Jihlava. Dále větší zastoupení nalezneme ve větších městech, jako Brno, Olomouc a Ostrava.

Naopak nejméně byl zastoupen průmysl v dnešním Plzeňském kraji což je možné sledovat na mapě 1. Zde bylo na území 7 okresů 11 závodů, z toho 5 jich bylo v samotné Plzni. Bylo to způsobeno především tím, že zde byl rozšířen hlavně strojírenský a potravinářský průmysl. V pohraničních okresech byly preferovány jiné průmyslové odvětví a existovala zde i špatná dopravní dostupnost.

Šedě zbarvené značky znázorňují podniky zaměřené sice na dopravní strojírenství, ale s výrobou automobilů nebo dílů k vozidlům nemají nic společného. Jedná se především o podniky jako byly ČSAO, Železniční opravy a Vagónka.

5.TRANSFORMACE AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU V ČR

Změna politického systému v Československu v roce 1989 přinesla spolu s rozpadem východního bloku zásadní změny v organizaci výroby a na trhu dopravních prostředků. Proces privatizace byl ještě zkomplikován rozpadem ČSFR a vznikem České republiky. Východní trhy, a to zejména trh ruský, nabyly jiné ekonomické povahy, přestala existovat jistota odbytu vyrobených vozidel do zemí bývalého východního bloku a dalších socialistických zemí. Orientace na západní Evropu musela vzít v úvahu dosud málo respektované podmínky výroby a odbytu v tomto rozvinutém regionu.

Tab. 7 Největší automobilové podniky privatizované v České republice

Název podniku	Počet zaměstnanců		Počet vyrobených vozidel za rok	
	do roku 1989	2004	do roku 1989	2004
Karosa	4359	1600	3400	1703
Liaz	10417	0	9600	0
Jawa	2518	670	100000	2208
Tatra	16275	3800	13624	2211
Zetor	10399	4570	15000	4938
ČZ Strakonice	7655	2000	115000	0
Avia	6949	773	6500	893
Praga	7699	1005	5400	0
Škoda Auto a.s.	17910	24541	180000	490974

Pramen: FSÚ, Praha, 1990.

Západní trh se choval zcela jinak než, na který byly naše automobilky za několik desetiletí komunistického režimu zvyklé. Choval se kapitalisticky, to znamenalo větší nároky na nové technologie a výrobu vozidel podle přání budoucího zákazníka. Na tuto skutečnost naši výrobci automobilů nebyly zvyklí a na danou situaci nebyli schopni reagovat.

Na řadu přišel stát, jelikož byl stoprocentním vlastníkem všech bývalých státních podniků. Vlády našeho státu po roce 1989, jak zprvu československá, tak po 1.1.1993 česká vláda se rozhodly privatizovat automobilové podniky. To znamenalo, prodej akcií akcionářům, kteří se měli postavit do čela podniků a hospodařit se svým majetkem. Než byla provedena privatizace došlo většinou hned po revoluci k propuštění bývalých ředitelů a vrcholných představitelů podniků. Na jejich místa byly dosazeni noví lidé,

většinou se jednalo o socialismem nedočtené lidi, kteří bohužel ale nedokázali na danou situaci rychle reagovat. Toto řešení mělo být jen na krátkou a přechodnou dobu, která se bohužel protáhla na několik dlouhých let, která byla pro firmu rozhodující, aby mohla konkurovat zahraničním firmám prodávajícím na světovém trhu už několik desetiletí.

Privatizace byla vedena třemi způsoby. Buď byly akcie podniku, rozprodány v kupónové privatizaci jednotlivcům, nebo byl hledán zahraniční partner či partneři, kteří od státu odkoupili celý stoprocentní podíl nebo aspoň většinový, aby mohli samostatně zpravovat celý majetek firmy. A jako třetí možnost byla kombinace obou předchozích. Hledání zahraničního partnera trvalo téměř vždy několik let. Stát chtěl prodat podnik silnému zahraničnímu partnerovi, který měl zkušenosti s výrobou a distribucí vozidel a nabídl by vysokou cenu.

S privatizací byl také samozřejmě spojen vývoj počtu zaměstnanců v podnicích a jejich závodech. Při pohledu na tabulku 7 je patrné, že docházelo ve všech podnicích k velkému propouštění pracujících. Hlavním důvodem byly malé zisky nebo spíše velké ztráty jednotlivých podniků, které byly kompenzovány právě propouštěním zaměstnanců. To většinou probíhalo po etapách, ale za to byl pracovní poměr rozvázán s velkým množstvím lidí. Jen u dnešní Škody Auto a.s. je možné vidět zvýšené počtu pracovníků. Zprvu ale došlo k úbytku zaměstnanců, tak jako u ostatních podniků, ale po prodeji automobilovému koncernu Volkswagen došlo k modernizaci a rozšíření závodů a tím pádem i k přijímání nových zaměstnanců. Dalším důvodem proč docházelo k propouštění zaměstnanců je fakt, že u některých podniků byly uzavřeny závody a výroba byly ponechána jen v hlavním závodě nebo v několika málo dalších výrobních prostorech.

Jelikož se po roce 1989 zpřetrhaly obchodní vztahy s bývalými socialistickými státy a nebyly hned navázány nové, jak na západě tak na východě, neměly podniky odbyt a spolu s propouštěním zaměstnanců docházelo ke snižování výroby.

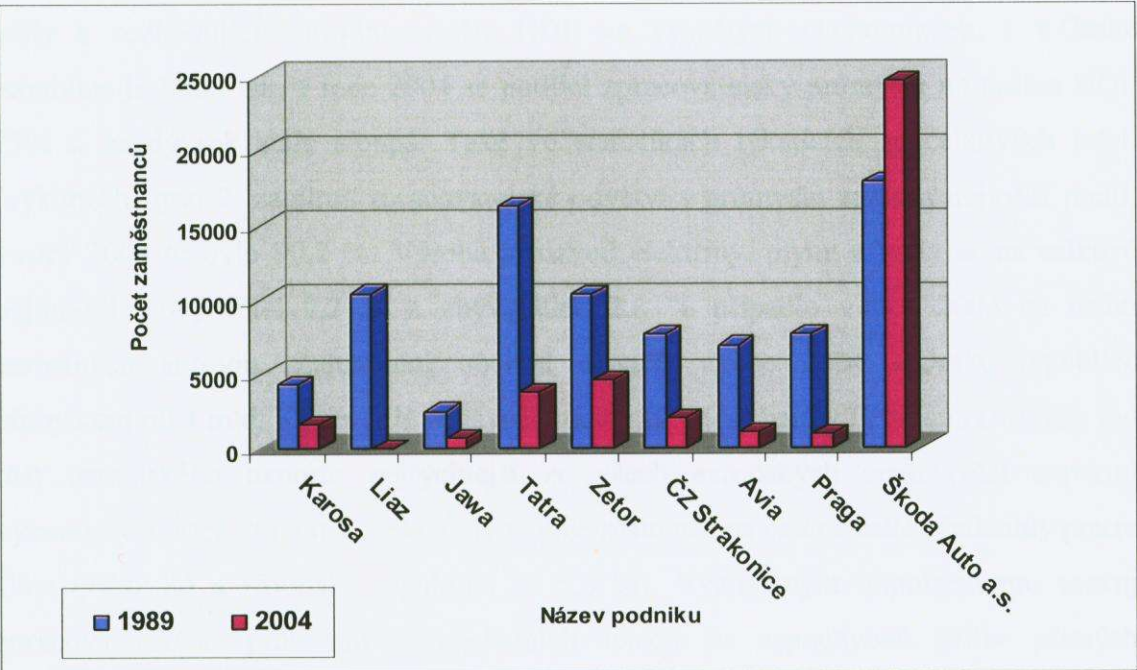
Počet vyrobených vozidel byl dán poptávkou, ta existovala téměř jen pro Československo. Tak došlo k razantnímu snížení výroby motorových vozidel, což je patrné v tabulce číslo 7. Zde je vidět jak se změnila výroba automobilových vozidel v Československu a později i v České republice. Toto snížení výroby bylo téměř okamžité a v dalších letech až do vyřešení privatizace nebo prodeji zahraničnímu partnerovi nadále počet vyrobených vozidel klesal. Z tabulky 7 je dále možné vidět jakým způsobem se vyvíjel podnik dále. Jak je možné pozorovat, tak nejhůře dopadly podniky Liaz, ČZ Strakonice a Praga, kteří už nevyrábí ani jedno vozidlo ročně. Na

rozdíl od Liazu oba další automobilové závody udržely výrobu i když změnily své zaměření. Jejich výroba je zaměřena nadále na automobilový průmysl, ale na místo kompletování celých vozidel se zaměřují na výrobu jednotlivých částí vozidel. Tatra strádala až do roku 2002, kdy byl většinový podíl prodám americké společnosti Terex Comporation, která získala mnoho zakázek v zahraničí i od české armády a její produkce nákladních vozidel bude pomalu vzrůstat, ale své roční výroby před rokem 1989 bude těžko dosahovat. Naopak Avia Daewoo ve svých výročních zprávách oznamuje akcionářům pokles odbytu svých vozidel, a tak v roce 2003 došlo i na propouštění zaměstnanců na dnešních 1 100. Francouzský Renault zavřel závody mimo Vysoké Mýto a ustálil počet zaměstnanců, jeho výroba ale každý rok stoupá, a to především v západní Evropě. Díky tomu staví nové výrobní prostory a tudíž bude i přijímat i nové zaměstnance. Jawa velmi pozdě reagovala na vzniklou situaci a v roce 1991 se dokonce zastavila výroba, a její znovuoobnovení se rozbíhalo velmi pomalu. Dnes kromě motorek vyrábí i menší auta. Nejznámější výrobce traktorů v bývalém východním bloku Zetor také zažil krušné chvíle. Po několika neúspěšných prodeích a navracování majetku zpátky státu došlo k další vážné situaci. Majitelé Zetoru neplatili více měsíců pojišťovně za své zaměstnance zdravotní pojištění a vznikly tak další mnohamilionové dluhy a znovu to svým propuštěním odnesli zaměstnanci. V minulých letech získal Zetor několik významných zakázek ze zahraničí, a to především z Indie a Číny a jeho roční produkce neustále roste. Jediným podnikem, kterému se podařil přechod do kapitalistického prostředí je Škoda Auto a.s., které nejenom změnila svůj název a majitele, ale změnila také počty zaměstnanců a počet ročně vyrobených automobilů. Těsně po revoluci bylo propuštěno několik stovek zaměstnanců, ale po prodeji německému automobilovému koncernu a následné modernizaci, rozšíření závodů a zavedení třísměnného pracovního procesu se počet zaměstnanců zvýšil na dnešních 24 541 lidí. Tři výrobní linky v Mladé Boleslavi, Kvasinech a Vrchlabí produkují ročně až možná neuvěřitelných 490 974 osobních automobilů a v roce 2005 by mělo dojít k překročení hranice 500 000 vyrobených vozidel ročně. Rozdíly u výrobců automobilů v počtu zaměstnanců mezi roky 1989-2004 dokládá názorně graf 1.

V tabulce 7 jsou pouze podniky, které se zabývaly finální konstrukcí motorových vozidel, tedy výrobci. Ještě na našem území před rokem 1990 samozřejmě existovaly závody produkující autopříslušenství a dodavatelé. Byly to sice velké společnosti a produkovaly mnoho tisíc součástí ročně, ale nedosahovaly takového významu jako výrobci motorových vozidel. Byly to například Motorpal, Mesit, Orlican

Chocení a další. I tyto společnosti prošly úspěšně nebo méně úspěšně transformací, ale zkoumány byly především finální výrobci motorových vozidel. Motorpal zprivatizovali čeští podnikatelé, kteří vlastní více jak polovinu akcií. Firma se rozrůstá a společnost se snaží v dnešní době i expandovat do zahraničí.

Graf 1 Počet zaměstnanců v největších podnicích automobilového průmyslu v ČR v letech 1989 a 2004



Pramen: FSÚ, Praha, 1990, AIA, Praha, 2004.

6. SOUČASNÝ STAV AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU V ČESKÉ REPUBLICE

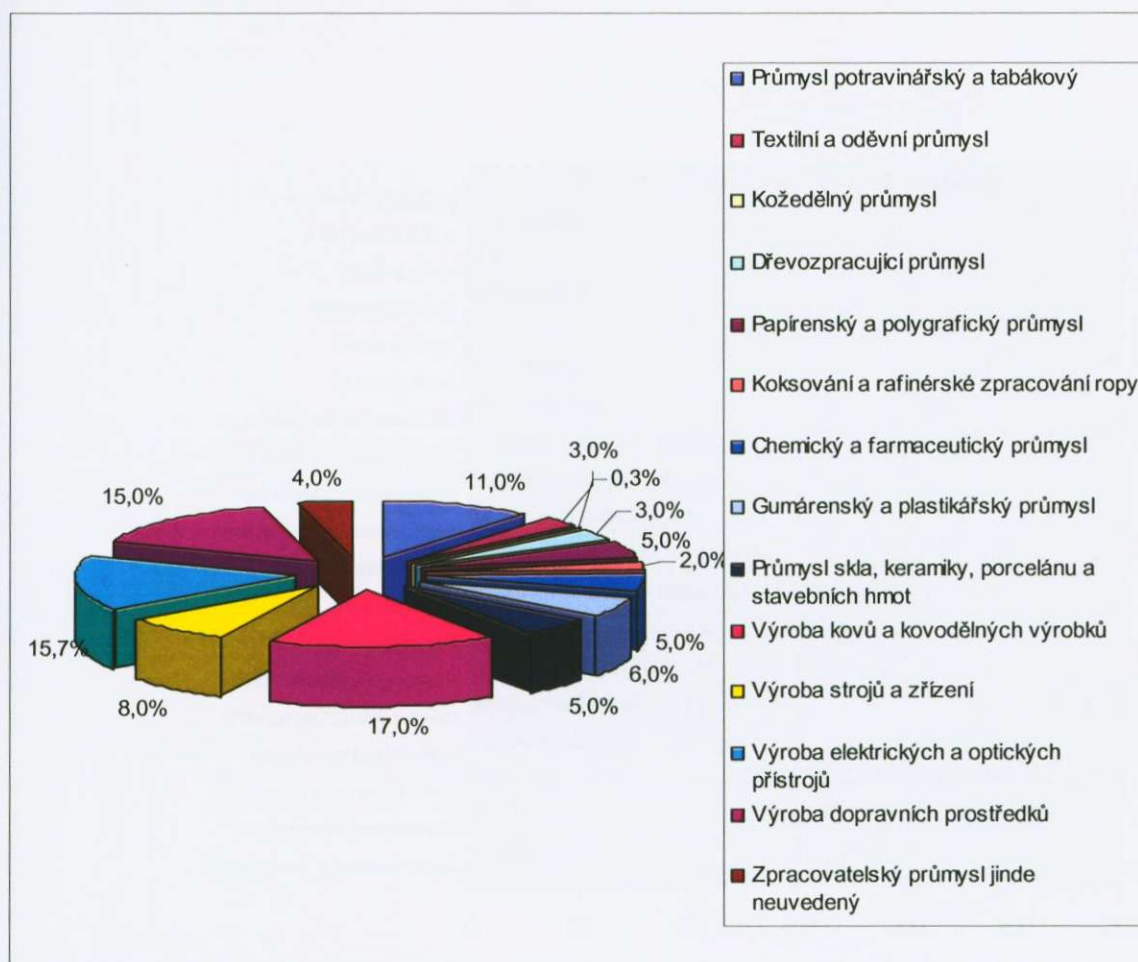
6.1 Pozice automobilového průmyslu v rámci zpracovatelského průmyslu

Pod automobilový průmysl patří v České republice dle OKEČ výroba dopravních prostředků a výroba ostatních dopravních prostředků a zařízení. Automobilový průmysl jako celek je zařazen do zpracovatelského průmyslu, a ten patří vždy k rozhodující zdrojům tvorby HDP ve vyspělých ekonomikách. I v České republice je tomu tak, v roce 2004 se podílel zpracovatelský průmysl na našem HDP 27% a každý rok stále stoupá. Také ve statistikách týkajících se celkových tržeb (výkonech) graf 2 zaujímá zpracovatelské odvětví v průmyslu zdaleka nejvyšší podíl, v roce 2004 to bylo 90,2 %. Výroba a rozvod elektřiny, plynu a vody se na celkové objemu tržeb podílel 7,2 % a zbývajících 2,6 % připadlo v roce 2004 na těžbu nerostných surovin. Zahraniční obchod skončil v roce 2004 v České republice přebytkem 60,4 mld. Kč a podle nedávné studie investiční banky Lehmann Brothers byl růst tuzemského exportu nejrychlejší ze všech evropských zemí (růst exportní výkonnosti v roce 2004 o 7,1 %), v dynamice růstu nás na celém světě předstihly pouze Čína (+8,6 %) a Korejská republika (+ 8,6 %). Významným impulsem pro rozvoj zpracovatelského průmyslu v posledních letech je nepochybně příliv přímých zahraničních investic. V roce 2004 se tento příliv v porovnání s předchozím relativně slabým rokem téměř zdvojnásobil a dosáhl 114,7 mld. Kč (cca 4,463 mld. USD). Zásahu na to měl hlavně osvědčený systém investičních pobídek, ale též kvalifikovaná pracovní síla, nízká míra inflace, solidní infrastruktura a příznivá geografická poloha ČR. Za posledních dvanáct let přilákala Česká R do země přes jeden bilion korun od zahraničních firem. Nakonec je nutno zdůraznit, že růst zpracovatelského průmyslu pozitivně ovlivnil také vstup ČR do EU 1. 5. 2004, který znamenal převzetí společné obchodní politiky unie, pomohl výrazně akcelarovat všechny základní ukazatele zahraničního obchodu a umožnil nalézt větší uplatnění našich výrobků i na trzích třetích zemí. Důležitou roli tu postupně začíná plnit i další zásadní aspekt – využití prostředků ze strukturálních fondů v rámci Operačního programu Průmysl a podnikání (OPPP), který je zaměřen na podporu podnikatelského prostředí a rozvoj samotného podnikání.

V současné době se ve státní správě dokončuje „Národní klastrová strategie“, která by měla rovněž napomoci hospodářskému rozvoji ve vybraných regionech a

odvětvích. Klastry, což jsou regionálně propojené firmy a přidružené instituce (hlavně VŠ), by měly přispět ke zvyšování konkurenceschopnosti malých a středních podniků. Při jejich zakládání budou využity zahraniční praktické zkušenosti, nejen z Evropy, ale i zámorí, například Nového Zélandu.

Graf 2 Podíl jednotlivých sektorů na tržbách ve zpracovatelském průmyslu v České republice v roce 2004



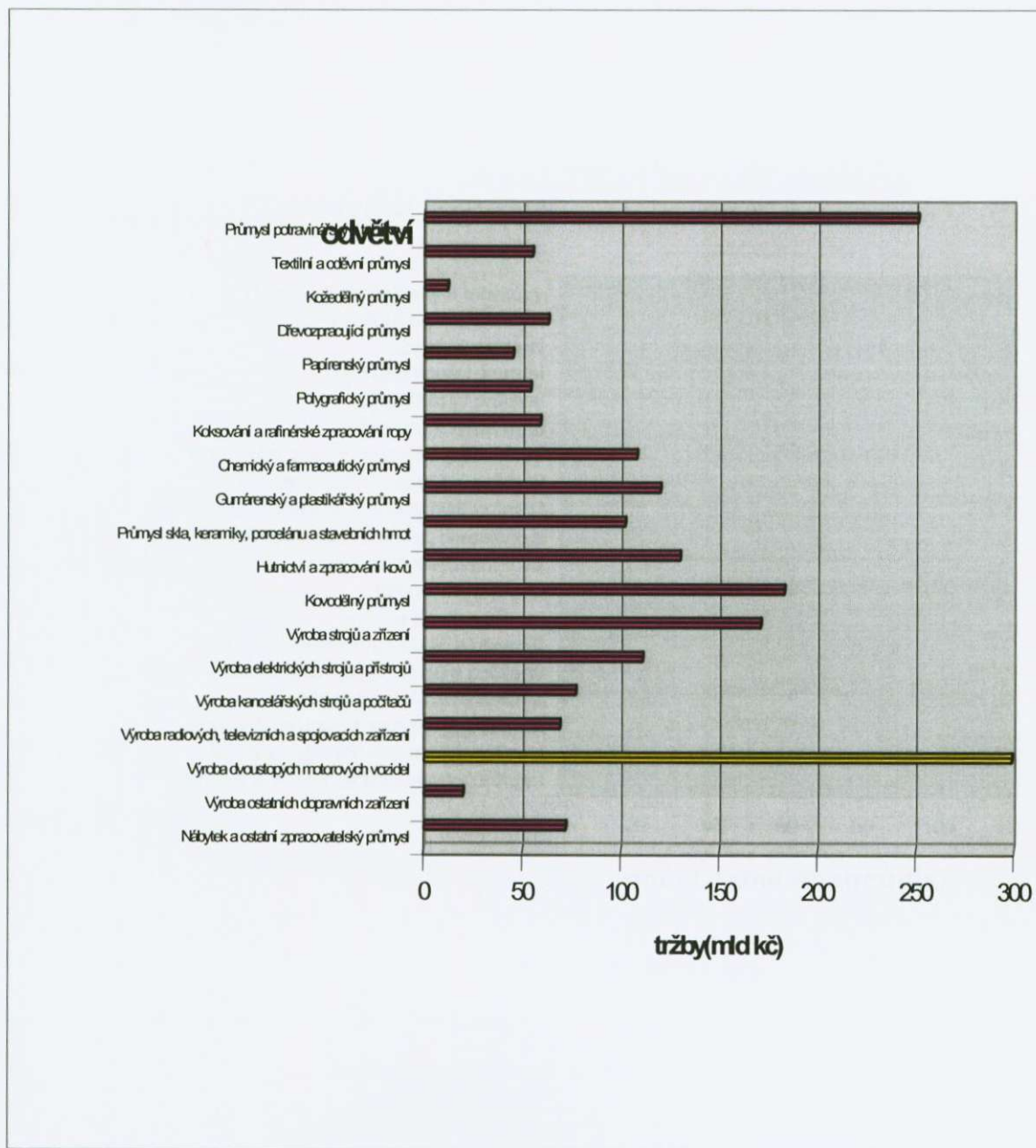
Pramen: CzechInvest, Praha, 2004.

Odvětví automobilového průmyslu má významný a jednoznačně pozitivní vliv na zpracovatelský průmysl. Souhrnně lze konstatovat, že jeho podíl rok od roku roste. Firmy automobilového průmyslu dosáhly v roce 2003 tržeb v celkové výši 319 295,7 mil. Kč s se zvyšujícím se počtem zaměstnanců.

Z grafu 3 je názorně vidět jakým způsobem se podílí automobilový průmysl na tržbách v celém zpracovatelském průmyslu. V této kategorii jasně dominuje automobilový průmysl. Obor výroba dvoustopých vozidel jasně dominovala tomuto

sektoru a v roce 2003 dosáhl tento obor tržeb v celkové výši 299 000 milionů korun a spolu s oborem výrobou ostatních motorových vozidel dosáhly výrobci celkem tržeb 319 mld. korun. Další nárůst tržeb i v nadcházejících letech předpovídá i Kulháněk, V. (2004).

Graf 3 Pozice odvětví v rámci zpracovatelského průmyslu v roce 2003 dle tržeb

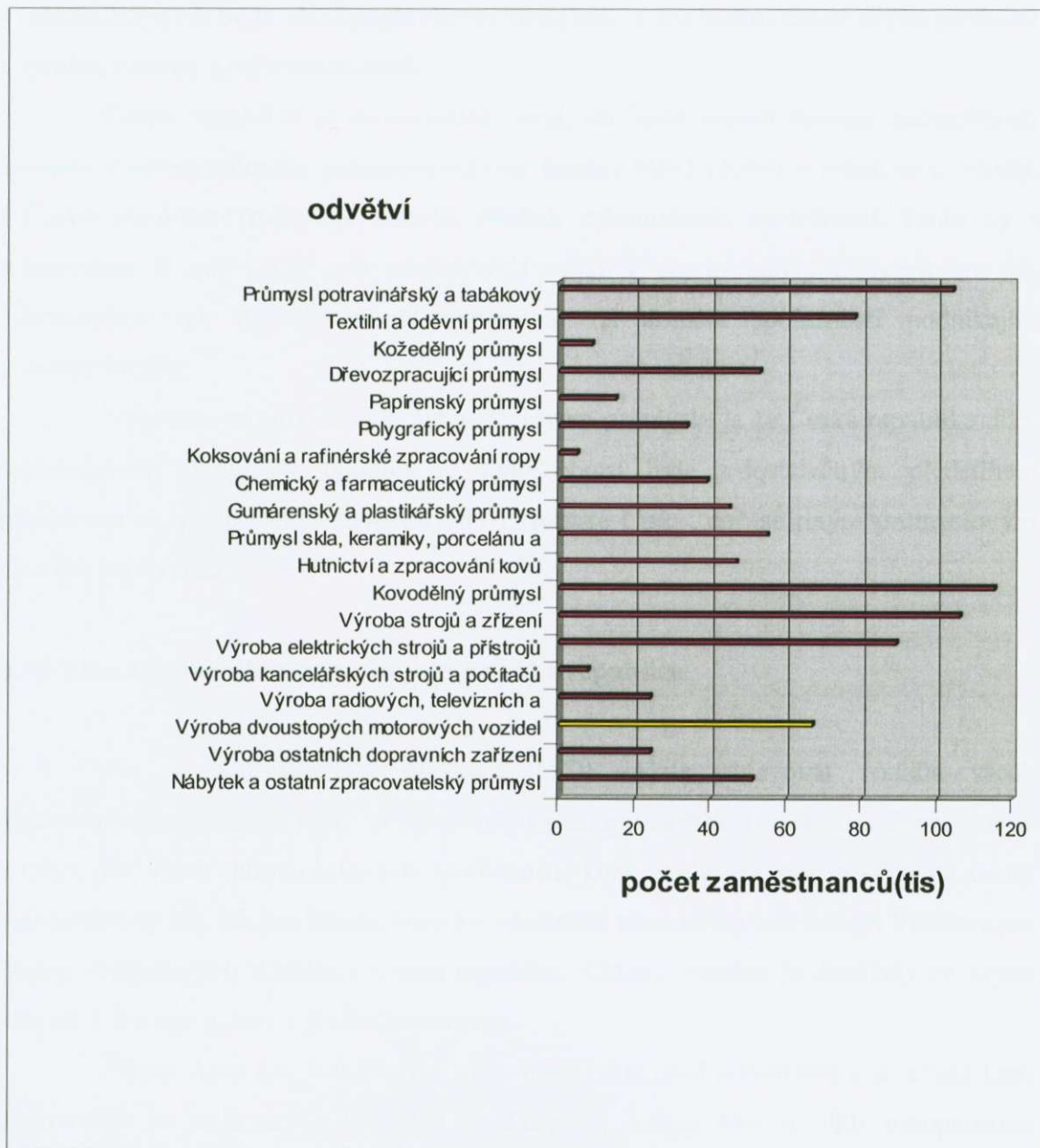


Pramen: CzechInvest, Praha, 2004.

Další graf 4 zachycuje počet zaměstnanců v jednotlivých odvětvích a oborech zpracovatelského průmyslu. I zde je možné sledovat jak důležitý je z hlediska zaměstnanosti automobilový průmysl pro Českou republiku. I když jsou zde odvětví a

obory, jako například kovodělný průmysl, výroby strojů a zařízení nebo výroba elektrických strojů a přístrojů, které zaměstnávají mnohem více pracujících než výroba dvoustopých vozidel, tak i přesto je jeho postavení důležité. Co se týče zaměstnanosti,

Graf 4 Pozice odvětví v rámci zpracovatelského průmyslu v roce 2003 dle počtu zaměstnanců



Pramen: CzechInvest, Praha, 2004.

tak výrobě dvoustopých vozidel patří 6. místo, ale dohromady s oborem výrobou ostatních motorových vozidel jsou na místě čtvrtém. Při pohledu na oba grafy 3 a 4 dojdeme k zajímavé statistice produktivity práce, která je u automobilových výrobních

oborů velmi vysoká. To také dokazuje, že výrobci v oblasti autoprůmyslu používají nejnovější technologie výroby.

Všechny tyto statistiky dokazují jak je pro Českou republiku důležitý automobilový průmysl a tak je třeba dobrý vývoj nadále vylepšovat. U všech těchto zmíněných statistik lze předpokládat, že i nadále budou vzrůstat hodnoty, jelikož se bude zvyšovat kupní síla obyvatelstva v České republice i v dalších zemích bývalého východního, a tak bude růst i poptávka po vozidlech, a tím budou muset zvýšit produkci i výrobci vozidel a jejich dodavatelé.

Česká republika je momentálně zemí, do které proudí formou zahraničních investic v automobilovém průmyslu nejvíce financí MPO (2004) a ročně se o výrobě v České republice rozhoduje několik desítek zahraničních společností. Proto by i v budoucnu si měl český stát udržet vřelý vztah k automobilovým investorům jak zahraničním, tak by ale neměl zapomínat na domácí společnosti podnikající v autoprůmyslu.

Výhodou pro investory v automobilovém průmyslu je že Česká republika díky legislativním předpisům týkající se toho oboru byla s dostatečným předstihem připravena na vstup České republiky do Evropské Unie, což se jiným průmyslovým oborům nepovedlo.

6.2 Vývoj automobilového průmyslu v České republice

Na českém trhu se po roce 1989 začala objevovat vozidla všech automobilových značek, které to doby byly ke koupi například v západní Evropě nebo v USA. Ze všech automobilových společností, které dodávaly svá vozidla na český automobilový trh, tak jen Škoda Auto a.s. vlastněná německým koncernem Volkswagen Group vyráběla své vozidla v České republice. Ostatní výrobci je dovážely ze svých závodů v Evropě nebo i z jiného kontinentu.

Škoda Auto a.s. si udržela pozice, které měla před privatizací a se svými typy automobilů je stále nejprodávanější značkou na našem trhu a díky schopnostem managementu a vedení koncernu Volkswagen Group pronikly vozy Škody Auto do podvědomí občanů v mnoha zemích světa.

Na jaře roku 2005 otevřely u nás automobilové společnosti PSA (Peugeot a Citroen) a japonská Toyota nový výrobní závod na menší vozidla, která byla určena jak pro domácí trh tak i pro export do dalších evropských zemí. První vozidla opustí závod

na podzim roku 2005. V roce 2009 by měly opustit vozidla Hyundai brány výrobního závodu u moravskoslezských Nošovic.

6.3 Vlastnická struktura v automobilovém průmyslu

O stavu českého automobilového průmyslu vypovídá také vlastnická struktura společností podle země původů majitele jednotlivých firem. Do roku 1989 neexistoval jiný vlastník než Československý stát. Od roku 1990 se ale na naše území pomalu začaly dostávat i zahraniční vlastníci a vlastnická struktura v českém automobilovém

Tab. 8 Vlastnická struktura automobilových společností v České republice

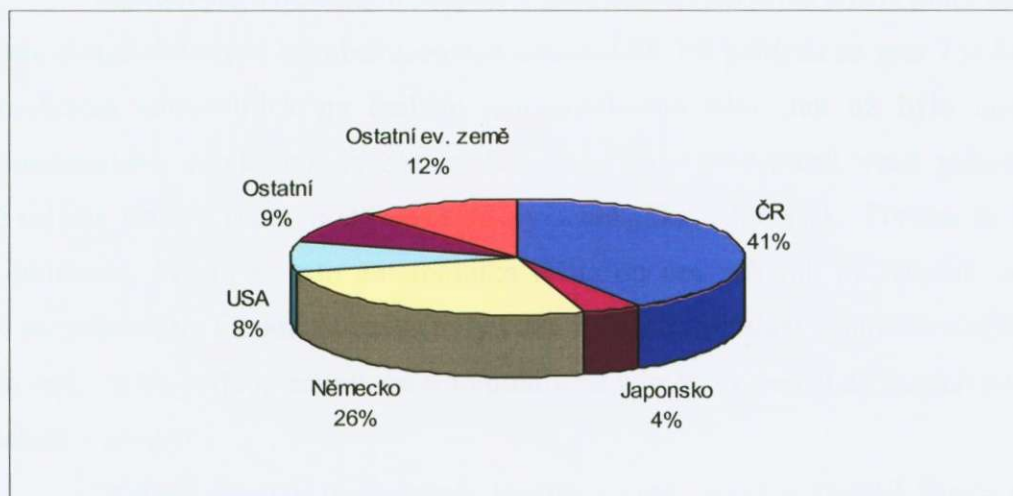
Stát	Počet závodů
Belgie	4
ČR	87
Francie	12
Japonsko	9
Jižní Korea	1
Kanada	2
Lucembursko	2
Mexiko	1
Německo	55
Nizozemí	7
Slovensko	1
Španělsko	6
Švédsko	1
Švýcarsko	4
USA	17
Velká Británie	3

Pramen: AIA, Praha, 2004, vlastní výpočty.

průmyslu se začala pomalu měnit. Tabulka 8, která udává kolik společností pochází podle majitele z určité země. Celkem v České republice bylo k 31.12.2003 registrováno 212 firem podnikajících v automobilovém průmyslu. Nejvíce majitelů pochází stále ještě z České republiky. Českých firem je na našem území registrováno 87 což z celkového počtu činí 41 %. 26 % společností pochází ze soudního Německa. Německé společnosti podnikající v automobilovém průmyslu jsou u nás nejvíce zastoupenými

zahraničními vlastníky podle země původu majitele. Je to dáno především zeměpisnou polohou, která je výhodná svojí blízkostí do této země. Němečtí výrobci mají z našeho státu krátkou vzdálenost do své vlasti, kde automobilový průmysl produkuje pro téměř 84 milionů obyvatel, kteří disponují velkou kupní silou a přes Německo mohou společností vyvážet výrobky do dalších ekonomicky silných zemí jako jsou Francie, Velká Británie a další. To je jeden z faktorů proč si naši zemi vybralo velký počet německých společností. Další faktory jsou popsány v kapitole 7.1 Vztah mezi automobilovým průmyslem a přímými zahraničními investory. Větší zastoupení vlastníků podle země původu majitele v České republice mají země Francie, a to 12 závodů a Japonsko 9 závodů. Z dalších zemí jsou vlastníci zastoupeny jen minimálně. Na grafu 5 lze pozorovat poměr majitelů v autoprůmyslu v České republice. Celkem z 16 zemí včetně domácích vlastníků podniká v automobilovém průmyslu na území České republiky.

Graf 5 Vlastnická struktura automobilových společností v České republice podle země původu

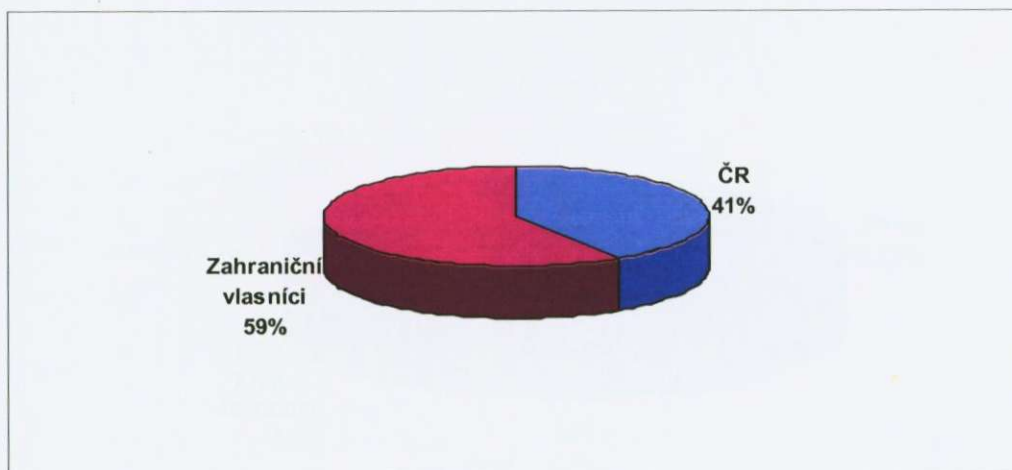


Pramen: AIA, Praha, 2004, vlastní výpočty.

Celková vlastnická struktura v českém autoprůmyslu je vyjádřena v grafu 6. Zde je patrné, že zahraniční investoři převládají. V roce 2003 byl poměr 59 % ku 41 % v neprospěch českým vlastníků. Tento poměr se bude patrně ještě zvyšovat, jelikož jak

už bylo zmíněno tak u vlády České republiky se hlásí několik zahraničních investorů ročně, kteří by chtěli vystavět nový výrobní závod na našem území.

Graf 6 Celková vlastnická struktura autoprávního v České republice



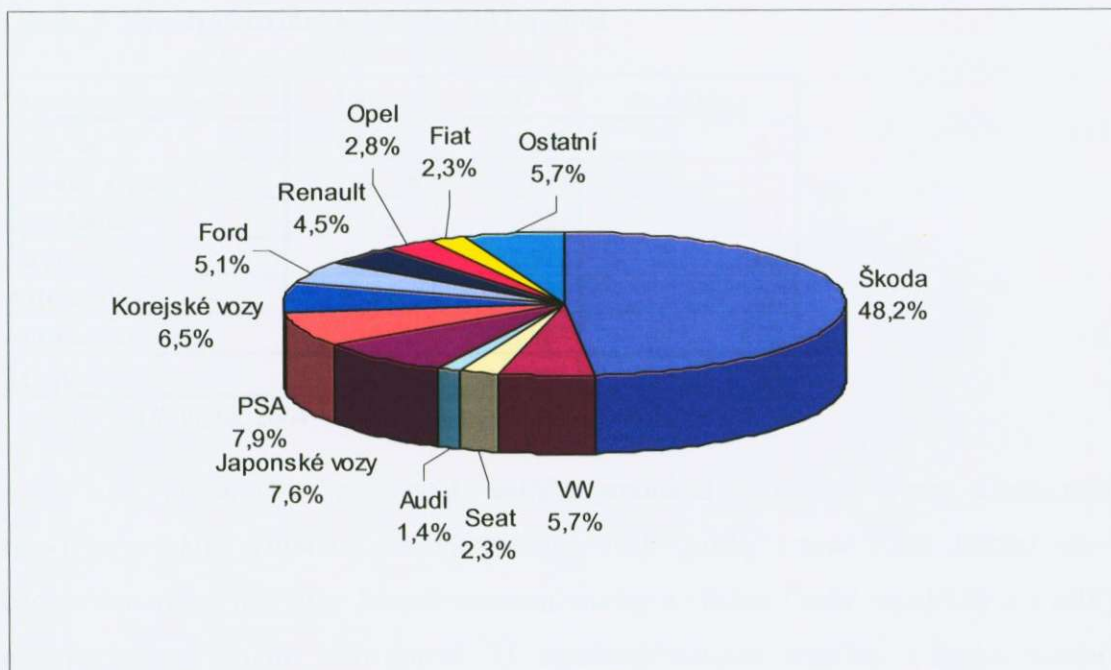
Pramen: AIA, Praha, 2004, vlastní výpočty.

6.4 Výroba v automobilovém průmyslu

Zajímavým a důležitým údajem v automobilovém průmyslu je podíl rozdělení na trhu automobilovými výrobci osobních automobilů. Při pohledu na graf 7 je hned patrné rozložení automobilek na českém automobilovém trhu. Jak už bylo zmíněno tak dominantním prodejcem je Škoda Auto a.s. Ta v prodejnosti vozů pokrývá 48,2% z celého trhu. Tento podíl je výrazný z několika z hledisek. Prvním je historická oblíbenost, kterou se tato automobilka těšila od českých lidí po několik desetiletí. I v socialistickém Československu byly vozy z Mladé Boleslavi nejprodáványější na našem území, i když je třeba zmínit, že automobily od výrobců z nesocialistických nebyly u nás téměř v prodeji.

Druhým hlediskem je poměr kvality a ceny, která u vozidel Škoda patří mezi automobilkami na českém trhu asi k nejpřijatelnějším. Kvalita byla dodána německou společností Volkswagen Group a cena byla navržena pro širokou veřejnost. Za Škodou je koncern francouzských společností PSA, který tvoří Peugeot a Citroen. Peugeot je druhou nejprodáványější značkou v roce 2004 na našem trhu s osobními automobily. Celkový jeho podíl je asi 5,9 %. Třetí největším prodejcem je na českém automobilové trhu Toyota. Z celkových 7,6 %, které tvoří na trhu japonské vozy zaujímají Toyota kolem 5 %.

Graf 7 Podíl automobilek na českém automobilovém trhu s motorovými vozidly v roce 2003



Pramen: AIA, Praha, 2004, vlastní výpočty.

Co se týče výroby vozidel je vidět v tabulce 9, jakým způsobem se mění výroba mezi roky 2003 a 2004 a jakým způsobem se mění počty vyrobených vozidel v jednotlivých kategoriích podle jednotlivých typů vozidel. Nejvíce bylo vyrobeno osobních automobilů. Všechny 435 007 vozidel bylo vyrobeno společností Škodou Auto a.s. jelikož Tatra už před několika lety ukončila výrobu osobních automobilů. I když Škodě Auto a.s. se snížila výroba o 0,3 %, tak si i nadále udržela vysoký výrobní standart. A v roce 2005 se podle neoficiálních informací, které vydala samotná automobilka byl vyroben rekordní počet vozidel, který měl překročit rekordní počet, a to půl milionu vyrobených vozidel za rok. Ve výrobě lehkých užitkových vozidel došlo v roce 2004 k výraznému snížení produkce vozidel této váhové skupiny oproti roku 2003. V roce 2004 snížil jediný výrobce lehkých užitkových vozidel v České republice jihokorejská automobilka Daewoo, která koupila společnost Avia. Pokles výroby byl v roce 2004 výrazný, a to o 45,5 % což odpovídá 565 vozidlům. Bylo to způsobeno celkovou menší poptávkou o vozidla tohoto typu a hlavně konkurencí od italské společnosti Iveco. Společnost Daewoo doplnila rozdíl mezi poptávkou a vlastní výrobou v České republice dovozem automobilů z jiných výrobních závodů. U výrobců nákladních vozidel došlo v roce 2004 také ke snížení výroby oproti předcházejícímu

roku 2003 o 5,5 %. Všechny vyrobené nákladní vozidla vyrobené v České republice pocházejí s kopřivnického závodu Tatry.

Tab. 9 Výroba vozidel v letech 2003 a 2004

Kategorie vozidel	2003	2004	Rozdíl(%)
Osobní	436 267	435 136	-0,3
Lehká užitková	1 308	743	-45,5
Nákladní	2 327	2 225	-5,5
Autobusy	1 785	1 912	6,6
Motocykly	2 185	2 208	0,7
Přípojná vozidla	1 685	1 967	13,1
Celkem	445 587	444 191	-0,3

Pramen: AIA, Praha, 2004, vlastní výpočty.

I když se této společnosti snížila produkce je majitel Terex Comporation spokojen s rokem 2004 a očekává výrazné vyšší prodej v roce 2005. Nárůst výroby očekává automobilka díky lukrativním smlouvám s vládou České republiky a s velkým americkým stavebním koncernem. U autobusů naopak výrobci v České republice zaznamenaly nárůst o 6,6 % což je 127 kusů. Významným výrobcem je Karosa, kterou vlastní francouzská společnost Renault. Tato automobilka úspěšně prodává autobusy této značky ve Francii, a tak závod ve Vysokém Mýtě produkuje každý rok více autobusů. To předpokládá vedení společnosti i pro nadcházející roky. Dalším výrobcem autobusů v České republice je česká společnost Ecobus, která vyrábí vozidla pod stejným názvem. Jejich výrobky jsou méněkapacitní vozidla. Motocykly v naší republice vyrábí jen Jawa a.s. v Týnci nad Sázavou a Divišově. I jí se zvýšila výroba v roce 2004 o 0,7 %. Nejvyšší nárůst výroby v České republice v roce 2004 zaznamenaly výrobci přípojných vozidel, zvýšila se jim o 13.1 %.

U statistik týkajících se změny výroby a exportu u společností vyrábějících své výrobky v České republice, tak je třeba tyto výrobce rozdělit na tři skupiny podle jejich zaměření. Jako už v předešlých kapitolách to jsou tři hlavní skupiny: dodavatelé, finální výrobci a ostatní AIA (2005).

Z tabulky 10 je patrné, že od roku 1999 do roku 2003 došlo ke změně pozic. Finální výrobci byly nuceni snížit výrobu během těchto pěti let o 9,14 %. Bylo to způsobeno především úplným koncem výroby osobních automobilů v Tatře a přesyceným trhem s osobními v České republice a v okolních zemích.

Naopak dodavatelům se zvedla výroba 9,33 %. Zbylých 0,19 % tvoří úbytek ve u ostatních (nezařazených) firem. Toto zvýšení bylo dáno tím, že dodavatelé vyrábějící v České republice získaly kontakty na cizí trhy, a tím se zvýšil export, což dokládá následující statistika.

Z hlediska exportu je situace podobná jako u výroby, mezi lety 1999 a 2003 se snížil finálním výrobcům export o 13,95 % a naopak o 13,95 % se zvýšil export pro dodavatele. U firem označených jako Ostatní zůstal export stejný, tzn. na 0,02 %. To

Tab. 10 Pozice dodavatelů a finálních výrobců z hlediska výroby v letech 1999 a 2003

	1999	2003	Rozdíl (%)
Finální výrobci	53,50	44,36	-9,14
Dodavatelé	45,95	55,28	9,33
Ostatní	0,55	0,36	-0,19

Pramen: AIA, Praha, 2004, vlastní výpočty.

Tab. 11 Pozice dodavatelů a finálních výrobců z hlediska exportu v letech 1999 a 2003

	1999	2003	Rozdíl(%)
Finální výrobci	61,69	47,74	-13,95
Dodavatelé	38,29	52,24	13,95
Ostatní	0,02	0,02	0,00

Pramen: AIA, Praha, 2004, vlastní výpočty.

jenom dokazuje, že výrobci vyrábějící v naší republice se prosadily s výrobky i na zahraničních trzích, což dokazuje jejich sílu a konkurenci schopnost.

Jak se změnil stav v období dvou let mezi roky 2003 a 2004 v objemu tržeb a exportu u finálních výrobců a dodavatelů, kteří nemohou existovat v automobilovém průmyslu jeden bez druhého nabízí pohled na tabulku 12. Podle statistik AIA (2005) rok od roku se mění pozice mezi těmito dvěma odvětvími. V letech 2003 a 2004 se měnily pozice u každého odvětví. U finálních výrobců došlo v těchto letech k meziročnímu poklesu jak v objemu produkce (tržeb), tak i v objemu exportu. Ale nedošlo k takové snížení produkce a exportu jako mezi lety 1999 a 2003. Produkce se snížila v tomto období na -6,3 % a export dokonce na - 4,7 %. Způsobeno to bylo hlavně zvýšenou produkcí automobilů ve Škodě Auto a.s a jejich následným prodejem do zahraničí.

Tab. 12 Pozice dodavatelů a finálních výrobců v České republice

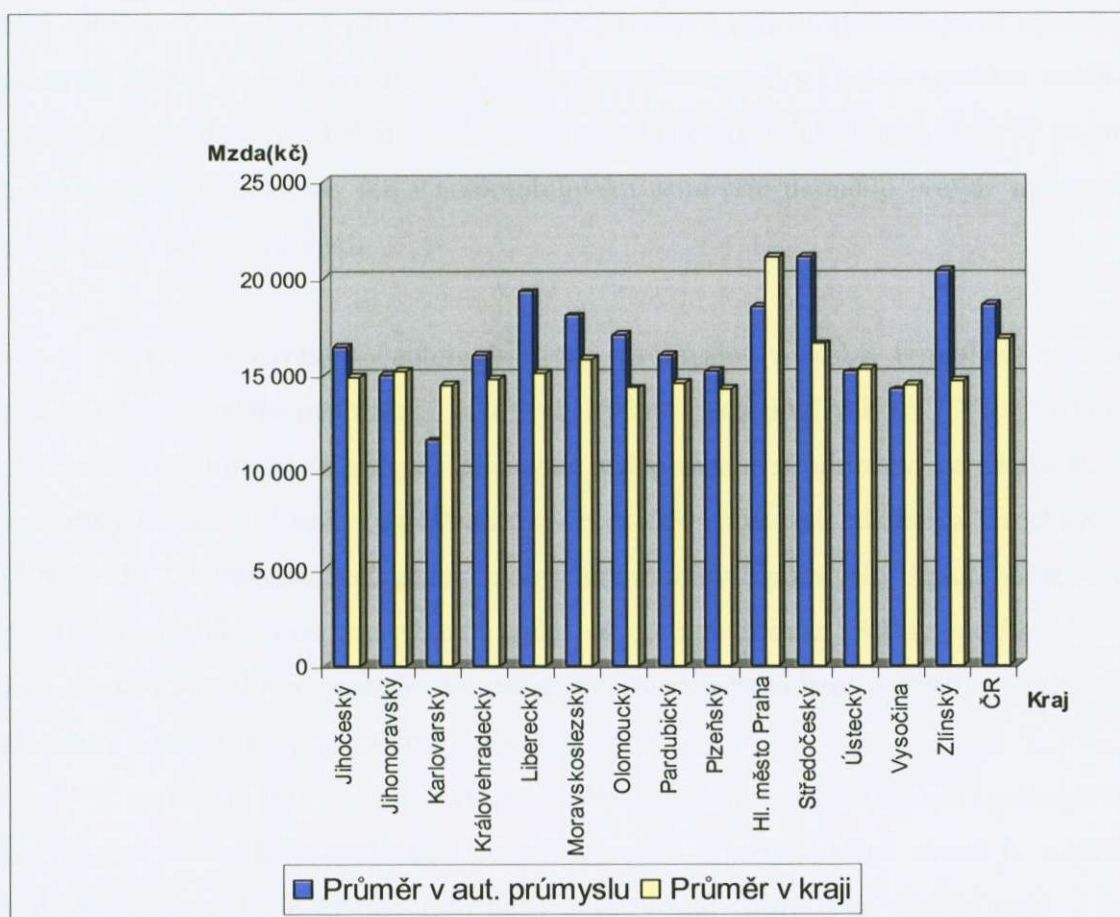
	Objem tržeb(%)	Objem exportu (%)
Finální výrobci	-6,3	-4,7
Dodavatelé	10,6	19,7

Pramen: AIA, Praha, 2004.

Naopak jak je patrné z tabulky 12, tak dodavatelé zaznamenaly velký nárůst jak v objemu produkce kde si udržely stoupající tendenci okolo 10 % za rok, tak i v objemu exportu, který se během dvou let velmi zvýšil, a to o necelých 20 %.

Velmi výrazný je vliv automobilového průmyslu na průměrné platy v české republice a jednotlivých okresech, což je patrné v grafu 8. V České republice byla průměrná měsíční výplata v roce 16 917 korun (AIA, 2005), ale průměrný měsíční plat zaměstnanců v oblasti automobilového průmyslu byl 18 627 korun (AIA, 2005). To dokládá jak je důležitý automobilový průmysl pro Českou republiku. Při pohledu na graf 8 je vidět, že ne ve všech krajích zvedaly mzdy pracovníků z automobilového průmyslu celokrajský průměr. Jasným důkazem je hlavní město Praha, ve kterém je průměrná mzda o téměř 2 500 korun větší než průměrná mzda zaměstnanců v automobilových společnostech. Je to dáno hlavně velkým množstvím finančních, telekomunikačních a státních sektorů, ve kterých jsou průměrné měsíční mzdy daleko vyšší než v jiných odvětvích. Dalším krajem, kde tomu bylo také tak je Karlovarský kraj, kde rozdíl činil 2 860 korun v neprospěch průměrné mzdy u zaměstnance automobilového průmyslu. Nejvýraznější rozdíl mezi průměrnými platy celkovými a automobilového průmyslu je ve Zlínském kraji, kde rozdíl mezi průměrnou mzdou a průměrnou mzdou zaměstnance v automobilovém průmyslu v kraji činí 5 666 korun. Velký rozdíl lze vidět také ve Středočeském kraji. Je to způsobeno společností Škoda Auto a.s., která vykazuje Kulháněk, V (2004) měsíční vře 20 000 korun, a to do tohoto průměru nejsou započítány mzdy vrcholných manažerů. Rozdíl v průměrných měsíčních mzdách zde činí 4 505 korun, což je výrazný rozdíl. Další výrazný rozdíl v této statistice je možné nalézt na v Libereckém kraji, kde rozdíl činí 4 186 korun. Je to dáno především velkou konkurencí zdejších firem, které většinou pocházejí ze sousedního Německa.

Graf 8 Mzdy pracovníků v automobilovém průmyslu v České republice v roce 2003 v jednotlivých krajích



Pramen: ČSÚ, Praha, 2004.

Ve všech statistikách a údajích týkajících se nejenom výroby nebo exportu, které byly zmíněny má výhradní postavení společnost Škoda Auto a.s.. I když na první pohled to není možná zřejmé. Jelikož kvůli této firmě v naší zemi otevřelo nové závody, přesídlilo svou výrobu nebo převzalo výrobu od českého majitele velké množství zahraničních firem. Jedná se především o dodavatele dílů nebo příslušenství kterých bude i nadále přibývat i v následujících letech jelikož jak už bylo několikrát zmíněno, tak výrobu začalo TPCA a během 3 až 4 let by měla být vyrobeny první vozidla Hyundai na našem území. I tito výrobci, stejně jako Škoda Auto a.s. budou potřebovat své dodavatele, takže i jejich počet bude narůstat, ale asi ne takovým počtem jako u Škody Auto a.s. jelikož TPCA a Hyundai nepřepokládají výrobu kolem půl milionu vyrobených vozidel ročně.

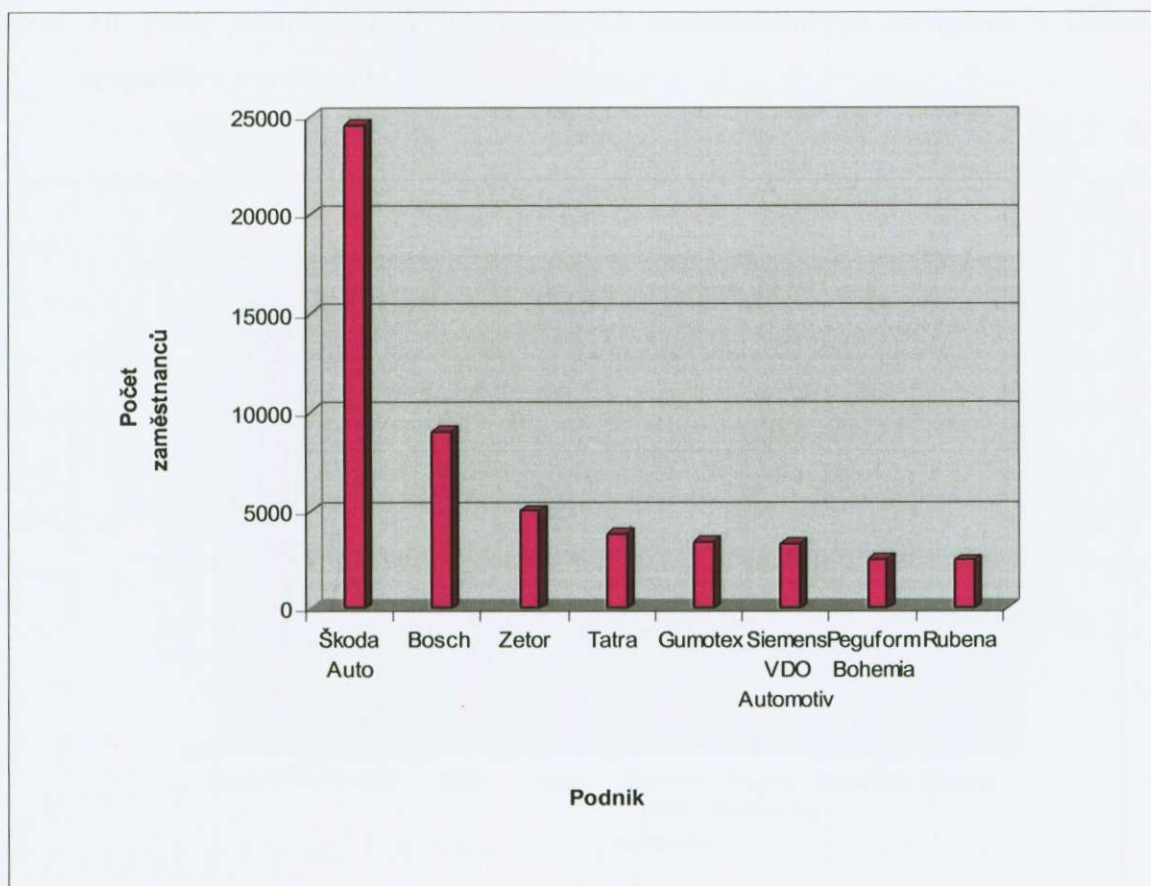
6.5 Zaměstnanost

Automobilový průmysl hraje důležitou roli nejenom z hlediska ekonomiky, ale také zaměstnanosti. Nový příliv zahraničních investorů měl za následek nové vytvořená pracovní místa. To se projevilo i na celkové zaměstnanosti v České republice, která si po i propouštění mnoha tisíců zaměstnanců ve všech odvětvích stále drží téměř stejnou hodnotu nezaměstnanosti. Jen v automobilovém průmyslu ukončilo provoz mezi roky 1998 a 2003 41 společností.

Počty pracovníků v automobilovém průmyslu v České republice neustále stoupají i když stále nedosahují takových hodnot jako před rokem 1989. Na konci osmdesátých let dvacátého století pracovalo v dopravním strojírenství na území České republiky kolem 212 tisíc zaměstnanců. V roce 2004 vykázala statistika CzechInvest. (2004) 126 710 zaměstnanců pracujících v automobilové průmyslu. Jejich počet se po pádu komunistického režimu výrazně snížil, až po transformaci většiny podniků se stav zaměstnanců ustálil a pomalu se začal zvyšovat příchodem nových zahraničních investorů a rozšiřováním úspěšných českých firem.

Z grafu 9 je patrné, že největším zaměstnavatelem v automobilovém průmyslu je Škoda Auto a.s.. Tato společnost má tři výrobní závody: hlavní závod je v Mladé Boleslavi, zde pracuje 22 085 lidí, další závody této firmy jsou v Kvasinech 1 365 zaměstnanců a ve Vrchlabí 1 115 pracujících. Dohromady pracuje ve všech závodech Škody Auto a.s. 24 565 lidí. Druhým největším zaměstnavatelem je německý koncern Bosch, GmbH, který zaměstnává formou svých dceřinných společností Robert Bosch s.r.o. v Českých Budějovicích, Diesel Bosch v Jihlavě, Bosch Rexroth s.r.o. v Brně a na generálním ředitelství je v Praze 4 v roce 2004 8 985 zaměstnanců. Jejich počet by se měl ještě zvýšit jelikož společnost rozšiřuje závod v Jihlavě. Za touto společností, co do počtu zaměstnaných lidí je brněnský Zetor, který pokračuje ve výrobě zemědělských motorových vozidel a ve svých dvou závodech v Brně a Havlíčkově Brodě zaměstnává celkově 4 983 lidí.. Kopřivnický výrobce nákladních vozidel Tatra a její americký majitel této značky zde zaměstnává 3 800 pracovníků. Nejvyšším počtem zaměstnanců ze společností vlastněných českými subjekty je firma Gumotex s 3 414 pracujícími. Za zmínku ještě stojí německý koncern Siemens, který ve formě dceřinné společnosti Siemens VDO Automotiv ve čtyřech výrobních závodech této společnosti zaměstnává 3 291 pracovníků.

Graf 9 Počty zaměstnanců v největších automobilových podnicích v České republice v roce 2004

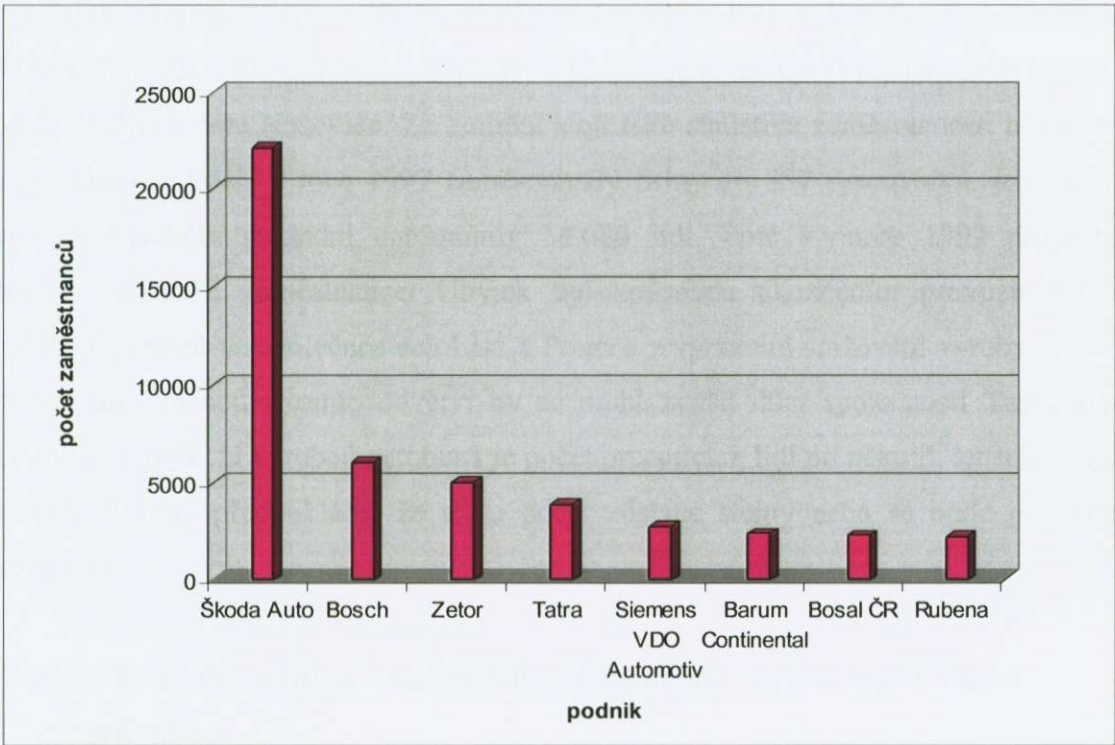


Pramen: AIA, Praha, 2004.

Dalším sledovaným ukazatelem je počet zaměstnanců v jednotlivých závodech. Jak ukazuje graf 10, tak největším závodem, co do počtu pracujících je závod Škody Auto a.s. v Mladé Boleslavi, ve kterém pracuje 22 085 lidí a v blízkém okolí závodu byla vybudována další nová výrobní hala. Jelikož pozemky v Mladé Boleslavi vlastněné společností Škoda Auto a.s. jsou zastavěné a vedení společnosti už hodlá rozšiřovat výrobu jen v dalších závodech mimo Mladou Boleslav. Druhý závod, ve kterém pracuje nejvíce lidí je dceřinná společnost Diesel Bosch s.r.o. v Jihlavě. Jejich stav v roce 2004 byl 6 000. Dalším podle počtu zaměstnanců je brněnský závod firmy Zetor, ve kterém pracuje 4 800 lidí. Dále je to Tatra v té v jediném závodě na výrobu nákladních vozidel pracuje 3 800 lidí. Na pátém místě je už několikrát zmiňovaná společnost Siemens VDO Automotiv, v závodě v Brandýse nad Labem pracuje 2 674 zaměstnanců. Na

osmém místě v počtu pracovníků v jednom závodě je velká česká společnost. Jedná se o firmu Rubena se svým výrobním závodem v Hradci Králové.

Graf 10 Počty zaměstnanců v jednotlivých automobilových závodech v České republice v roce 2004



Pramen: AIA, Praha, 2004.

Z těchto dvou statistik je vidět jak dominantní je, co do počtu zaměstnanosti automobilka Škoda Auto a.s. Jedná se o jedinou firmu, která měla v roce 2004 více zaměstnanců než před rokem 1990. V roce 1989 zaměstnávala automobilka necelých 18 000 pracovníků o patnáct let později společnost zaměstnává o 6 500 lidí více. Takovým jevem se nemůže pochlubit žádná jiná firma.

V automobilovém průmyslu je dalších několik hlavních kategorií. V tabulce 13 je názorně vidět jaký je poměr zaměstnaností mezi jednotlivými kategoriemi v automobilovém průmyslu v České republice v roce 2003. Jednoznačně dominují, co do počtu zaměstnanců výrobci dílů. U nich je vidět i stoupající tendence v zaměstnanosti lidí. V roce 1997 zaměstnávaly výrobci dílu 48 362 pracovníků, ale už v roce 2003 jich zaměstnávaly téměř 70 000 lidí. A během těch 6 let se neustále a téměř

periodicky jejich počty zvyšovaly v průměru o 4 000 nových pracovníků každý rok. A podle Kulháněk, V. (2004) bude i v dalších letech přibývat nových výrobců dílů, nebo stávající budou rozšiřovat svou výrobu, atak bude narůstat i počet zaměstnanců v tomto odvětví. Druhým odvětvím z nejvíce zaměstnanci jsou výrobci osobních automobilů. V tomto odvětví je jediným zástupcem automobilka Škoda Auto a.s.. U ní se počet pracovníků pohybuje mezi 20 000 až 24 000 lidmi. Zde nastalo a nastane zvýšení počtu zaměstnanců jelikož v roce 2005 otevřely automobilky PSA a Toyota výrobní závod u Kolína a v roce 2008 otevrou velký závod jihokorejsí zástupci společnosti Hyundai u beskydského města Nošovice. Za zmínku stojí také statistika zaměstnanosti u výrobců nákladních vozidel. V roce 1997 zaměstnávaly firmy 16 357 pracovníků, ještě o rok později vyrábělo nákladní automobily 14 680 lidí. Poté v roce 1999 propustily společnosti další zaměstnance. Úbytek byl způsoben ukončením provozu výroby nákladních vozů ve společnostech Liaz a Praga a z výrazným snížením výroby v Tatře. Počet zaměstnanců v tomto odvětví by se mohl zvýšit díky společnosti Tatra, která zvyšuje výrobu. U výrobců autobusů je počet pracujících lidí po několik let stále stejný a AIA (2005) předpokládá, že tento počet zůstane stejný nebo se bude jen mírně zvyšovat.

Tab. 13 Počty pracovníků v automobilovém průmyslu v roce 2003 v České republice

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Osobní automobily	23 700	20 526	19 933	21 478	20 896	21 211	23 345
Nákladní automobily	16 357	14 680	7 498	6 201	5 145	4 773	3 682
Autobusy	2 011	2 112	2 098	2 055	2 048	2 074	2 068
Ostatní vozidla	2 458	1 547	1 532	1 403	1 078	1 374	1 206
Výrobci dílů	48 362	50 967	54 340	58 196	62 053	69 220	70 061
Nevýrobní firmy	1 603	1 577	1 536	1 406	1 320	1 286	1 247

Pramen: AIA, Praha, 2004.

Důležitou statistikou je počet pracujících v automobilovém průmyslu v jednotlivých krajích. Opět jako v téměř každé statistice je na prvním místě Středočeský kraj. Zde je zaměstnáno 40 413 lidí, ale z celkového počtu jich pracuje 22 085 ve Škodě Auto a.s. I tak z celkové počtu pracujících v automobilovém průmyslu, kterých je 126 710, tak téměř každý třetí pracují je zaměstnán ve společnosti zařazené do automobilového průmyslu. Další významní automobilový výrobci v tomto kraji jsou Bosal ČR a Siemens VDO Automotiv, které mají své závody v souměstí Brandýs nad

Labem – Stará Boleslav. Na druhém místě, co do počtu zaměstnanců v automobilovém průmyslu v jednotlivých krajích v České republice v roce 2004 AIA (2005) je kraj

Tab. 14 Údaje o krajích za rok 2003

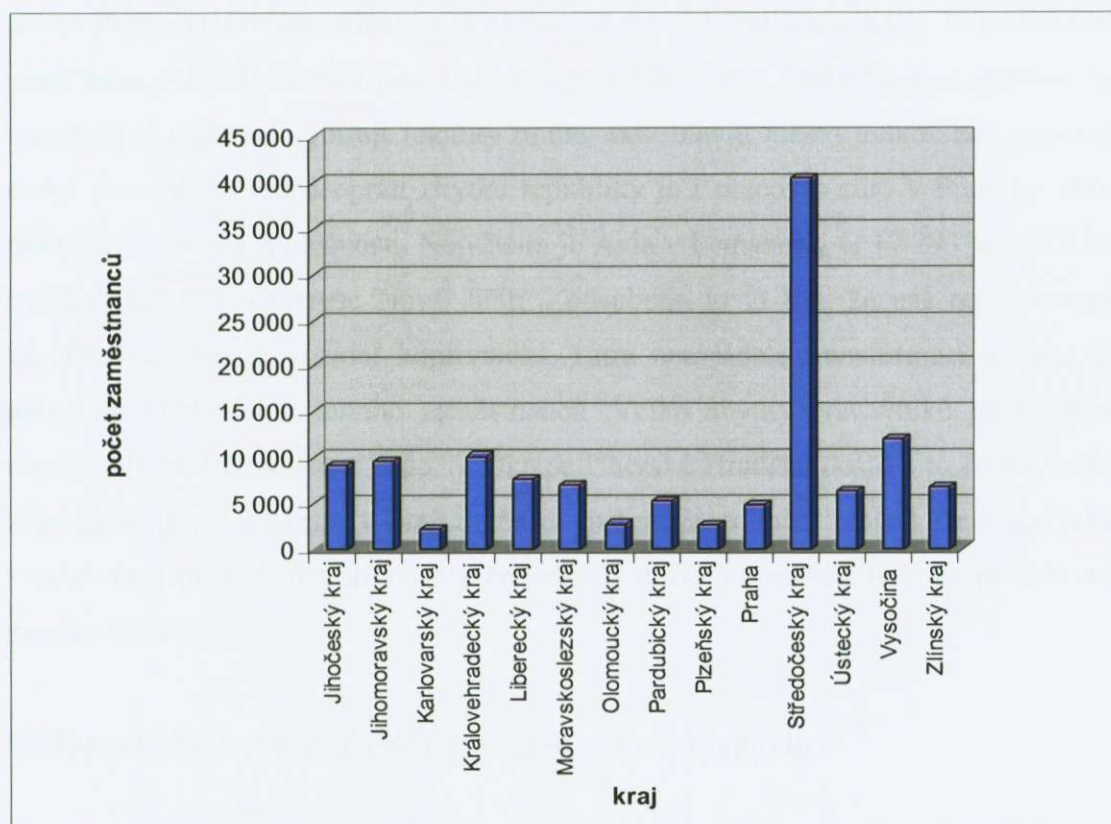
Kraj	Počet zaměstnanců	Počet všech závodů	Sídla firem	Počet zaměst. v sídlech firem	Počet zam. ve vedlejších závodech	Poměr zaměstnanců(%)
Jihočeský kraj	9 113	16	12	5 113	4 000	56,1
Jihomoravský kraj	9 596	12	8	3 576	6 020	37,3
Karlovarský kraj	2 201	2	2	2 201	0	100,0
Královehradecký kraj	10 152	20	10	6 379	3 773	62,8
Liberecký kraj	7 707	23	16	6 644	1 063	86,2
Moravskoslezský kraj	6 927	11	9	6 927	0	100,0
Olomoucký kraj	2 733	13	8	2 618	115	95,8
Pardubický kraj	5 245	12	10	5 245	0	100,0
Plzeňský kraj	2 618	11	9	2 618	0	100,0
Praha	4 801	24	19	4 018	783	83,7
Středočeský kraj	40 413	39	30	37 878	2 535	93,7
Ústecký kraj	6 334	13	11	6 028	306	95,2
Vysočina	12 057	15	11	5 534	6 523	45,9
Zlínský kraj	6 813	12	10	5 137	1 676	75,4
Celkem	126 710	223	165	99 916	26 794	78,9

Pramen: AIA, Praha, 2005, vlastní výpočty.

Vysočina. Zde je největším zaměstnavatelem německá firma Bosch GmbH, která ve své dceřinné společnosti Diesel Bosch s.r.o. v Jihlavě zaměstnává 6 000 lidí. To je polovina ze všech pracujících v automobilovém průmyslu v tomto kraji. Další společností zaměstnávající větší množství pracovníků je Motorpal v Jihlavě ve kterém pracuje 1 933 lidí. Na třetím místě je Královehradecký kraj. Zde je největším zaměstnavatelem závod Rubena v Hradci Králové, ve které pracuje 2 215 lidí. Druhou společností v kraji, ve které pracuje nejvíce lidí je opět Škoda Auto a.s. Ta ve svých dvou závodech v Kvasinech 1 365 a Vrchlabí 1 115 zaměstnává celkem 2 480 pracovníků. Významnou firmou v kraji je ještě česká společnost Seco Group. Dalším krajem, co do počtu zaměstnanců je Jihomoravský kraj, zde je nejvýznamnější společností výrobce zemědělských vozidel brněnský Zetor, ten zaměstnává 4 850 lidí. Významnými společnostmi v kraji jsou Gumotex v Břeclavi a lucemburská firma Tyco Electronic Czech, které dohromady zaměstnávají 4 038 lidí. Dohromady je evidováno

v jihomoravském kraji 9 596 lidí pracujících v automobilovém průmyslu. O 483 lidí méně pracuje v tomto odvětví v jihočeském kraji. Zde nejvíce lidí zaměstnávají

Graf 13 Počet zaměstnanců v jednotlivých krajích v automobilovém průmyslu v roce 2003



Pramen: AIA, Praha, 2005, vlastní výpočty.

společnosti Robert Bosch s.r.o 2 000 a ve Strakonicih ČZ 2 000 pracujících, Významnou společností je ještě českobudějovický Motor Jikov s 1 100 zaměstnanci.

Mezi okresy z nejvíce pracujících v automobilovém průmyslu je opět na prvním místě bývalý okres Mladá Boleslav, ve kterém v automobilovém průmyslu bylo zaměstnáno v roce 25 108 lidí. Podle tabulky v příloze 18 je vidět, že nárůst pracujících v automobilovém průmyslu oproti roku 1989 je 8 211. Dalším okresem, co do počtu pracujících v automobilovém průmyslu je okres Jihlava se 7 973. Za jihlavským okresem je okres Brno, ve kterém pracovalo v roce 6 139 lidí. Na čtvrtém místě je v počtu zaměstnanců okres Liberec. Naopak lze nalézt okresy, ve kterých není zastoupen automobilový průmysl vůbec. Jedná se například o okresy Rokycany, Jeseník, Plzeň – jih, Plzeň – sever, Karviná nebo Znojmo. Většinou se jedná o hraniční okresy, které

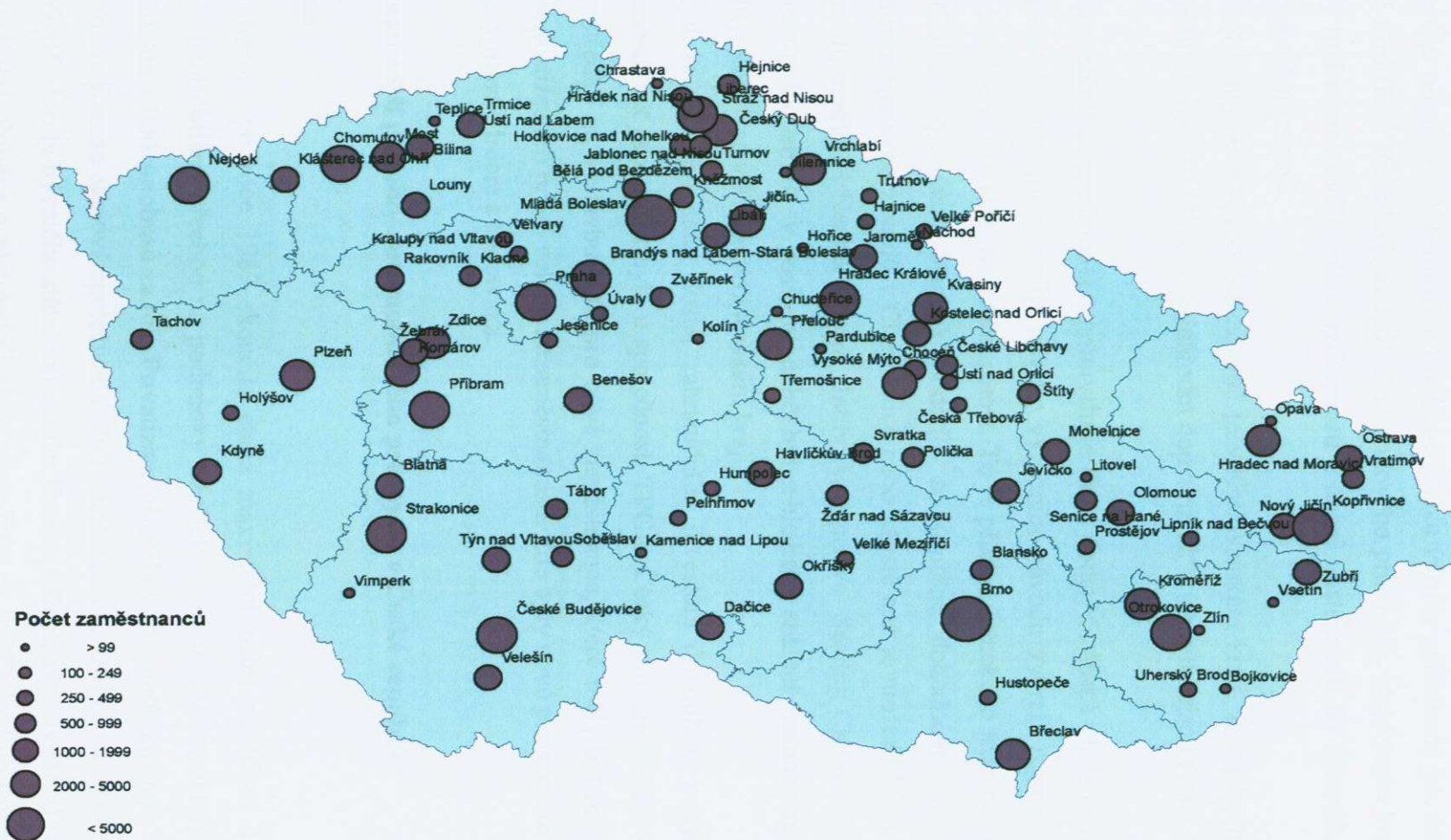
nejsou atraktivní pro investory, a to z několika hledisek. Jedním z nich je malá hustota obyvatelstva, malý odbyt v místě výroby a špatná infrastruktura.

Zajímavé je sledovat jakým způsobem se změnil počet pracujících v automobilovém průmyslu v jednotlivých okresech mezi roky 1989 a 2004 což dokazuje tabulka v příloze 18. Největší úbytek zaměstnanců zaznamenal okres hlavní město Praha, ve kterém během se 15 let snížil stav 21 254 pracujících. Je to způsobeno uzavřením velkých závodů jako byly Praga, ČKD Praha, Rudy Letov a dalších. Noví investoři si většinou vybírají lokality mimo naše hlavní město jelikož zde jsou velmi drahé pozemky a drahá opraty zbytku republiky je i pracovní síla. V Praze je několik ředitelství a menší společnosti. Největším je Avia v Letňanech. O 17 293 pracovníků se snížil jejich stav v Okrese Nový Jičín. Způsobeno je to tím, že náš nejvýznamnější výrobce nákladních vozidel kopřivnická Tatra nezvládala transformaci a byla tudíž nutná propustit velmi mnoho zaměstnanců. Velké úbytky pracovníků jsou patrné u okresů Uherské Hradiště a Brno. V Okrese Uherské Hradiště došlo k uzavření velkých závodů Motorpal a Mesit, v Brně může za snížení pracovníků hlavně Zetor a.s. jelikož v době transformace se pohybovala ve velkých dluzích a musela tedy propouštět ročně mnoho zaměstnanců.

6.6 Rozmístění automobilového průmyslu v České republice

Z hlediska rozložení automobilového průmyslu, tak jak je vidět z mapy 2, tak nejvíce závodů se nachází ve Středočeském kraji. Zde můžeme naléznout 39 výrobních závodů. Je to způsobeno už několikrát zmiňovaným výrobcem osobních automobilů, a to Škodou Auto a.s. Tento gigant mezi firmami podnikajícími v České republice v automobilovém průmyslu tvoří poptávku po dílech, které potřebuje pro finální konstrukci osobních automobilů. Proto většinu výrobců dílů, kteří spolupracují se Škodou Auto a.s. tak za místo svého závodu v České republice si vybrala oblast blízko Mladé Boleslavi, nebo Škoda Auto a.s. pronajímá výrobní prostory přímo ve svých výrobních halách v hlavním závodě. Proto vznikla velká hustota závodů táhnoucího se kolem silnice číslo 10, přes okresy Praha – východ, Mladá Boleslav a Kolín. Ve Středočeském kraji se nachází 39 závodů. Na tuto oblast dále navazuje kraj Královéhradecký. I do tohoto kraje přicházely a přicházejí noví investoři, jelikož vzdálenost k do Mladé Boleslavi nebo na mezinárodní komunikace je minimální. Jedná se hlavně o okresy Hradec Králové, Jičín a Trutnov. Velkým počtem závodů oplývá

Mapa Rozmístění automobilového průmyslu před v roce 2004



Pramen: AIA, Praha, 2004.

také hlavní město Praha, ve kterých se nachází spíše jenom ředitelství nebo nevýrobní závody.

Za zmínku stojí ještě Liberecký kraj. Zde se nachází 23 závodů zařazených do automobilového průmyslu. V tomto kraji je koncentrace výroby způsobena jak dobrou přístupností do Mladé Boleslavi, tradicí automobilového průmyslu, který tento kraj po dlouhé roky měl a také kvůli krátké vzdálenosti a dobré dostupnosti do Německa, ze kterého pochází 5 investorů.

Naopak nejméně výrobních závodů je v Karlovarském kraji. Zde jsou jen 2. Tento kraj není napojen na hlavní mezinárodní dopravní síť a v okolí nejsou téměř žádní odběratelé.

K rozmístění automobilového průmyslu je třeba dodat, že česká vláda se snaží, aby noví investoři si za místo svého nového výrobního závodu vybraly region, oblast nebo město, ve kterém je větší nezaměstnanost. To je příklad žateckého trianglu, který odmítlo několik společností. Naopak podařilo se úspěšně dohodnout s několika společnostmi na výstavbě závodů v Chomutově nebo Mostě což je možné sledovat na mapě 2. Jsou to například Nemak Europe, Intier Automotive Seating Chomutov nebo například Eaton Industries. V poslední době byl z hlediska snížení nezaměstnanosti výběr lokality Nošovice v Moravskoslezském kraji.

Pokud se nepodaří státu dostat zahraničního investora do oblasti z vysokou nezaměstnaností, tak jako tomu bylo u společnosti TPCA. Český stát zainvestuje velké finanční prostředky na výstavbu bytů pro nové zaměstnance, které měly být nabízené lidem z míst postižených právě velkou nezaměstnaností. Zde byly nové pracovní místa a byty nabízeny hlavně lidem s Ostravska.

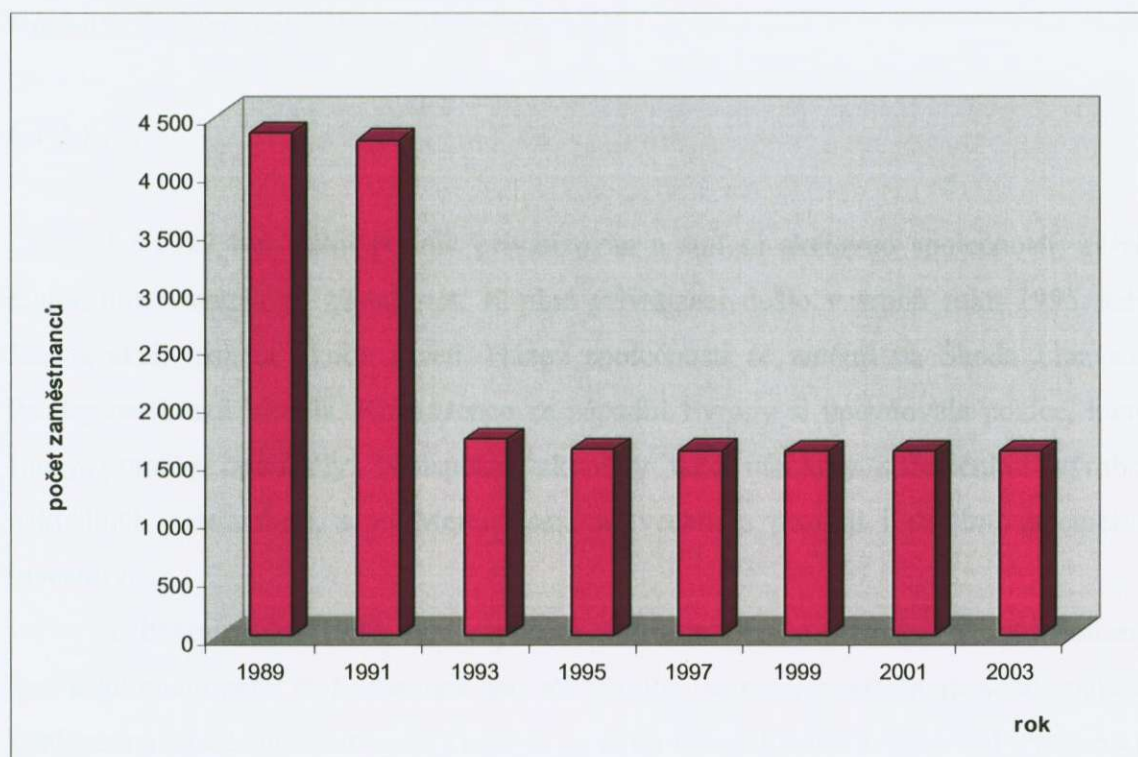
6.7 Nejvýznamnější podniky automobilového průmyslu v České republice

6.7.1 Karosa

Pro Karosu po roce 1989 skončila etapa maximální roční produkce 3 400 autobusů a nastal obtížný přechod na podmínky tržní ekonomiky. Během dvou let se výroba snížila na 1 000 autobusů za rok. Privatizace přinesla významnou změnu - dnem 1.7.1993 vznikla Karosa akciová společnost (1706 zaměstnanců) zabývající se výrobou autobusů. Zbylé závody bývalého státního podniku Karosa v Brně, Brandýse nad Orlicí, Hořicích, Jaroměři, Poličce a Slatiňanech byly převedeny na fond národního majetku, který zajišťoval prodej těchto objektů. Vývoj počtu zaměstnanců v Karose lze pozorovat

i v grafu 14. Během tří let transformace nedošlo téměř, ke snižování počtu zaměstnanců, ale hned po převzetí podniku společností Renault došlo k uzavření závodů a tím i k propouštění. Po roce 1993 se stav zaměstnanců ustálil okolo 1 600 pracujících.

Graf 14 Vývoj počtu zaměstnanců v podniku Karosa



Pramen: AIA, Praha, 2005.

Jednání Karosy s francouzskou firmou Renault vyústilo 2.11.1993 k vytvoření společného podniku. Renault získal akcie ve výši 34% a Evropská banka pro obnovu a rozvoj Londýn 17% akcií se staly významnými akcionáři firmy. To byl počátek úzkého a dlouhodobého partnerství mezi Karosou a Renault v obchodní, průmyslové, finanční a personální oblasti. Již v roce 1994 se začaly vyrábět autobusy řady 730 s motory Renault, v roce 1995 se začaly exportovat.

V prosinci 1996 Renault odkoupil 17% akcií od Evropské banky pro obnovu a rozvoj a získal 51% akcií společnosti Karosa. V průběhu roku 1998 koupil od investičních fondů a drobných akcionářů dalších 21% akcií. Dnem 1. února 1999 vzniká společný podnik francouzského Renaultu a italského Iveca s názvem Irisbus Holding S.L. vlastníci 94% akcií Karosy, koordinující nákupy strategických komponentů, průmyslovou politiku a vývoj. Společnosti Iveco a Renault vytvořily sjednocením svých aktivit v oblasti výroby autokarů a autobusů podnik mezinárodního rozměru - druhého

největšího výrobce v Evropě a přední společnost ve světovém měřítku. V této společnosti vlastní 50% Renault V.I. a 50% Iveco.

Vedení společnosti na základě zvyšující se produkce a hlavně na zvyšující se poptávce po autobusech této značky si klade za cíl další zvyšování produkce. Autobusy z Vysokého Mýta jsou žádány v Evropě a to konkrétně ve Francii, která je po České republice druhým největším odběratelem.

6.7.2 Liaz

1.5.1992 byl státní podnik privatizován a stal se akciovou společností, avšak majoritním vlastníkem zůstal stát. K plné privatizaci došlo v srpnu roku 1995, kdy 52,4% akcií získala Škoda Plzeň. Název společnosti se změnil na Škoda Liaz a.s. Prodejnost Liazů klesala. Konkurence ze západní Evropy si upevňovala pozice, které Liazy pomalu opouštěly. Neúspěšně skončily také námluvy s tradičními výrobci nákladních automobilů, a to Mercedesem a Ivecem a později i dalšími zájemci a investory.

V březnu roku 1997 byla započata restrukturalizace podniku. Vznikl holding Truck International a čtyři dceřinné společnosti. Po osmnácti měsících ale soud vyhlásil konkurz na Truck International. Ten byl po dvou týdnech však zrušen. Od srpna roku 1998 byla veškerá vozidla prodávána pouze pod značkou Škoda. Za rok 1998 se vyrobilo 309 vozidel. Poslední Liaz byl vyroben 1.9.2003. Bylo to asistenční vozidlo pro dakarský tým Martina Macíka, který si do továrny dovezl veškeré díly a v Mnichově Hradišti bylo doprovodné vozidlo Liaz sestaveno. Poté Liaz opustili poslední zaměstnanci a brány Liazu se definitivně uzavřely.

V dnešních dnech po bývalých závodech Liazu zůstalo jen několik menších společností. Například v Jablonci nad Nisou se vyrábí (převážně) plynové motory pod značkou Tedom, v Liberci zůstala zachována výroba náprav pro autobusy apod. V areálu Liazu v Mnichově Hradišti nyní firma Stavmek montuje stavební stroje Komatsu. Některé další výrobní prostory bývalých závodů byly prodány městům, kteří je zbouraly a posléze nabídnuty novým investorům. Tento jev je patrný hlavně ve městech Liberec a Jablonec nad Nisou.

6.7.3 Jawa

. Ránou osudu továrně, bylo rozhodnutí o pokračující výrobě na sklad, respektive na louku. Tam vznikly několikasetmilionové dluhy, s kterými se fabrika potýká dodnes.

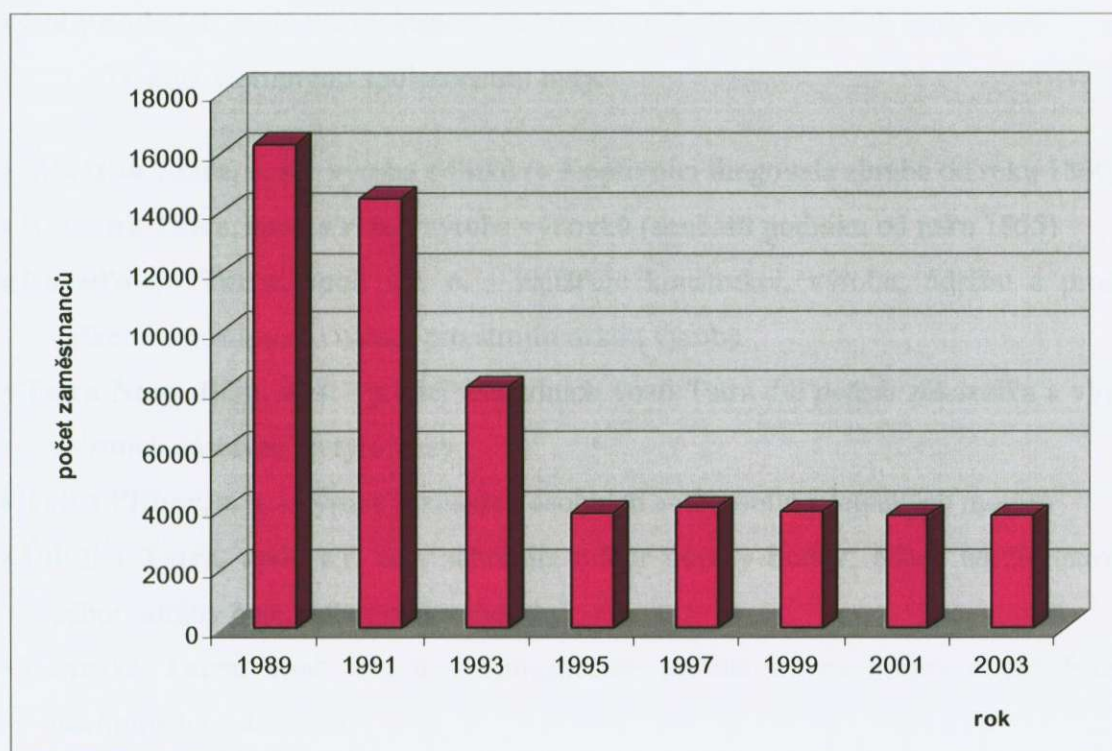
K 30. 9.1991 dalo vedení Jawy všem zaměstnancům výpověď z pracovního poměru, jen někteří z nich se vrátili zpět do podniku, jelikož výroba byla velmi nízká. Dále připravili novou organizační strukturu podniku, která odpovídala předpokládané výrobní kapacitě v roce 1992. Ta se měla pohybovat v rozmezí 30000 až 40000 motocyklů. Hlídání stavu zadluženosti a vedení nekonečných jednání s největšími věřiteli (CZ-Cagiva Strakonice, ČZ Strakonice, Pal Magneton Kroměříž, Barum Otrokovice, Autopal Nový Jičín a Škodaexport) odčerpávalo vedení hodně sil. Jelikož Jawa neměla dostatek kvalitních obchodníků zajišťoval prodej do zahraničí především Motokov. Některý vývoz si však zajišťují sami (Argentina a Turecko). Další země na exportních adresách zavání vůní dalek a exotiky: Kostarika, Brazílie, Mexiko, Chile, Indie. Již samostatná Jawa Divišov je v září 1994 po dlouhém jednání privatizována. Roku 1998 se stroje na výrobu motorů Jawa konečně stěhují z bývalé ČZ Strakonice. Roku 1996 došlo k přesunutí výroby úspěšných "padesátek" Dandy z Vodňan do Týnecké Jawy.

Výroba silničních motocyklů se dnes uskutečňuje v Týnci nad Sázavou, kde je také sídlo firmy. Z bývalých závodů podniku Jawa fungují Jawa Divišov, kde se vyrábí a vyvíjejí závodní motorky pro plochodrážníky. Jawa Benešov byla předělána na muzeum podniku Jawa, závod v Bystřici dnes používá firma Narex. Další 2 závody v Mrači (okres Benešov) a Jiříkově jsou majetky města jsou vedeny jako sklady.

6.7.4 Tatra

1. dubna 1992 se Tatra stala akciovou společností.. V Tatře začaly vznikat problémy související se špatným rozhodováním managementu, ale také s neznalostí samostatné prodejní politiky.

Graf 15 Vývoj počtu zaměstnanců v podniku Tatra



Pramen: AIA, Praha, 2005.

Zpočátku byla Tatra schopna zakrýt své problémy a na počátku 90. let jelikož stále ještě vykazovala dostatečný zisk. Nová vláda, ve snaze přiblížit se západním zemím, dala přednost nákupu zahraničních "vládních" automobilů, před prosazováním českých. Rovněž vedení v Tatře mělo tendenci přestat obchodovat s východními trhy, které do této doby představovaly největší odbytiště našich tatrovek. Svou orientaci na západ ovšem Tatra získala několik špatných kontraktů, které ji srážely stále více k zemi. V Tatře se vystřídal několik generálních ředitelů, ovšem situace se stále horšila. Podnik byl vlivem špatného rozhodování zadlužen u bank, výroba i prodej rapidně klesaly, taktéž počty zaměstnanců, a hospodářské výsledky se pohybovaly hluboko v "červených číslech". Naděje svitla v podobě amerických manažerů, kteří slibovali, že Tatra ozdraví a zachrání před úpadkem. Ani to se však nepodařilo a Tatra se potápěla stále víc a víc. V roce 1994 se Tatra a. s. znovu dostává do českých rukou a vedení firmy připravuje její restrukturalizaci. K 5. lednu 1995 vzniká 8 dceřinných společností a 2. května téhož roku devátá. Tyto dceřinné společnosti nadále zajišťovaly dodávky pro Tatra, a. s., ale zároveň jim byl ponechán prostor pro samostatné rozhodování a přijímání externích zakázek.

Hned po roku 1989 se počet pracovníků snížil. Mezi roky 1989 a 1995 to bylo téměř o dvanáct a půl tisíce zaměstnanců. Bylo to dáno především nestabilním vedením, zrušení výroby osobních vozidel a rozštěpení podniku na několik dceřinných společností.

Těmito dceřinnými společnostmi byly:

- **Slévárna Tatra, a. s.** - výroba odlitků (v Kopřivnici fungovala zhruba od roku 1860)
- **Kovárna Tatra, spol. s r. o.** - výroba výkovků (součástí podniku od roku 1855)
- **Nářad'ovna Tatra, spol. s r. o.** - zajišťuje konstrukci, výrobu, údržbu a prodej veškerého sortimentu náradí pro strojírenskou výrobu
- **Tatra Nový Jičín, a. s.** - prodej nákladních vozů Tatra dle potřeb zákazníka a vývoj vlastních nástaveb na tyto vozy
- **Tatra Příbor, a. s.** - výroba luxusních osobních automobilů a leteckých motorů
- **Údržba Tatra, spol. s r. o.** - zahrnuje: odbor údržby budov, odbor údržby strojů, odbor údržby pecí, odbor elektroúdržby.
- **Doprava Tatra, spol. s r. o.** - zabezpečuje požadavky na přepravu mateřské i dceřinných společností.
- **Energetika Tatra, spol. s r. o.** - výroba, nákup, distribuce a prodej tepelné energie, stlačeného vzduchu, pitné užitkové vody, elektrické energie a zemního plynu
- **Tatrarest, spol. s r. o.** - provoz stravovacích a ubytovacích služeb pro zaměstnance Tatra a. s.

Vedení společnosti se dále snažilo vybudovat vhodnou dealerskou a servisní síť pro prodej nákladních automobilů. Byly rovněž zaváděny systémy řízení jakosti, které jsou nutné pro vývoz nákladních vozů do zemí Evropské unie, ale i mimo ni. I nadále byla podporována sportovní aktivita kopřivnické automobilky - účast na pouštím maratónu Rallye Paříž - Dakar, kde Tatra dosahuje úspěchů už od roku 1986. A jelikož Tatra je v písčném terénu Afriky jako doma, získává si účastí v této soutěži celosvětovou známost. Účast v rallye také slouží k ověřování jízdních vlastností automobilů, ale i nových koncepčních prvků. V následujících letech stále pokračovaly snahy zachránit českou automobilku. Vedení usilovalo o snižování nákladů a podniklo k tomu kroky. Rovněž se přistoupilo k rozprodání nevyužitého majetku firmy. Koncem 90. let byla ukončena výroba osobních automobilů v Příboře a podnik byl prodán. Továrna vyprodukovala a prodala v roce 2000 více než 1600 ks nákladních automobilů, a také většina dceřinných společností vykázala zisk. Předpokládá se, že

podnik by měl pokračovat v této pozitivní růstové tendenci. Tatra vyvíjí stále nové typy nákladních vozidel a snaží se co nejvíce přiblížit požadavkům zákazníků. Její výrobky stále mají na trhu své místo. V roce 2002 odkupuje 80,51% akcií americká společnost Terex Comporation. Po dlouhých letech vykázala za rok 2003 tato automobilka zisk. Tatra získal mnoho zahraničních zakázek a po hubených letech se opět dostává tak, kam po zásluze patří.

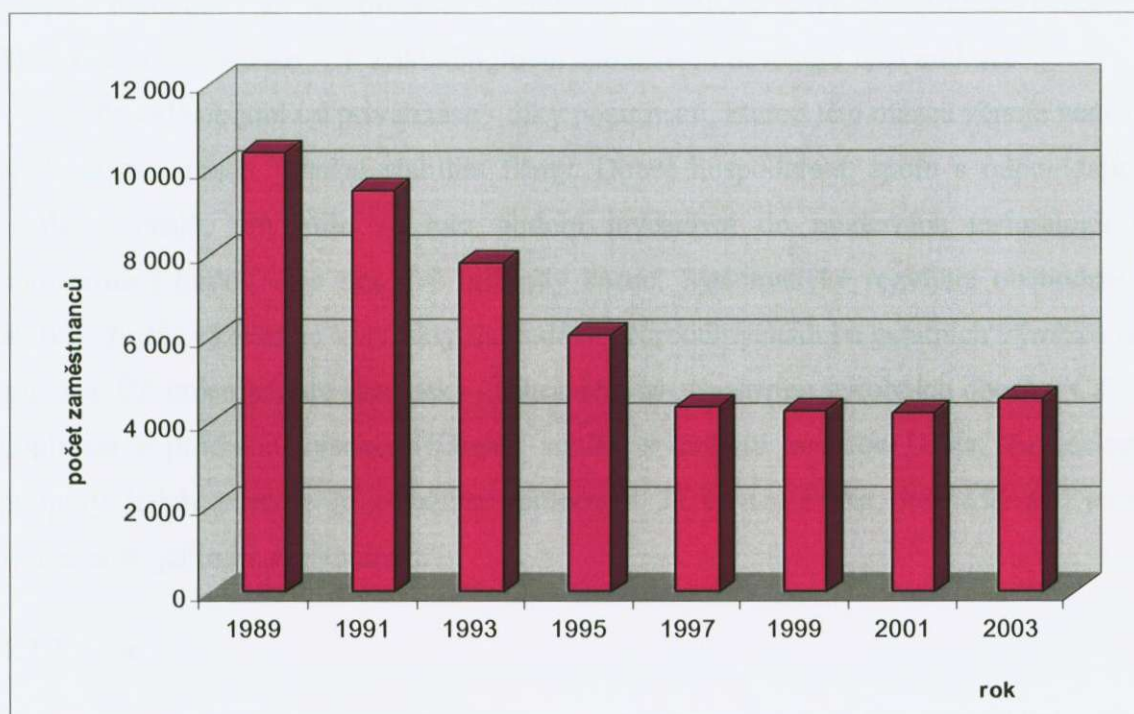
6.7.5 Zetor

Dne 1. 5. 1992 vznikla společnost Brno Diesel, a. s. privatizací majetku divize motorů státního podniku Zbrojovka Brno. K 1. 7. 1993 v souvislosti s realizací schváleného dodatku k privatizačnímu projektu s. p. Zbrojovka Brno, došlo ke vložení části majetku státního podniku Zetor do akciové společnosti Brno Diesel, a. s. Ke stejnému datu došlo ke změně obchodního jména společnost z Brno Diesel, a. s. na Zetor, a.s. V listopadu 1994 odkoupila Konsolidační banka Praha, s. p. ú. (KOB) 69,6 % majetku a. s. Zetor z FNM ČR získaného v rámci privatizace Zetor, s. p. formou navýšení základního jmění Zetoru, a. s., který byl učiněn vkladem části majetku, jeho delimitací majetku Zetoru, s. p. Po této operaci vlastnila KOB 79,4 % podíl v Zetor a.s.

V roce 1996 se vedla dlouhá jednání s americkým traktorovým koncernem John Deer, z prodeje ale sešlo, a tak z rozhodnutí mimořádné valné hromady Zetor, a. s. ze dne 20. 12. 1996 byl přijat program ke stabilizaci vlastního jmění. Po této operaci vlastnila KOB podíl 97,74 % v Zetor, a. s. Na základě usnesení vlády ze srpna 1997 byla uzavřena kupní smlouva s opcí do konce roku 2000 na odkup akciového podílu v Zetoru, a. s. mezi KOB a Motokov International, jenž měla být plněna ve třech fázích odkupu akciového podílu. Dne 30. 6. 1998 a 28. 1. 1999 na základě uzavřené opční smlouvy odkoupila společnost MOTOKOV International a. s. od KOB akcie, jejichž podíl dosáhl celkové výše 47,74 % v Zetor, a. s. Poté byl v Zetor, a. s. realizován projekt finanční restrukturalizace (soudní vyrovnání) prostřednictvím Revitalizační agentury, a. s. s cílem stabilizovat společnost a připravit ji na proces vstupu strategického investora. Činnost Revitalizační agentury, a. s. byla ukončena v únoru 2001 a rozběhnutý proces revitalizace a restrukturalizace zajišťovala společnost Odien Restructuring Services, s. r. o., která smlouvu o zajištění procesu výběru strategického investora v listopadu 2001 vypověděla. Poté byl proces vstupu strategického investora dokončen Českou konsolidační agenturou (ČKA), která předložila návrh strategického

investora Zetor, a. s. vládě ČR. Na základě usnesení vlády ČR č. 432/02 ze dne 22. 4. 2002 vláda schválila prodej majetkové účasti ČKA v Zetor, a. s. společnosti HTC Holding, a.s. Dne 29. 6. 2002 byly podepsány smlouvy mezi HTC Holding, a. s. a ČKA, týkající se koupi Zetor, a. s. a společnosti Revitalizační traktor, s. r. o. HTC Holding, a. s. se tak s 98 % podílem stal majoritním vlastníkem firmy Zetor, a. s. Z bývalého závodu Zetoru v Havlíčkově Brodě se stala dceřinná společnost, která se zajišťuje kovovýrobu pro Zetor i jiné zákazníky. Závod v Hanušovicích byl ponechán fondu národního majetku. Další dceřinné společnosti se zaměřují na vývoj nových vozidel a technologií. Své pobočky zajišťující prodej má i v několika místech na světě. Vývoj počtu zaměstnanců dokládá graf 16.

Graf 16 Vývoj počtu zaměstnanců v podniku Zetor



Pramen: AIA, Praha, 2005.

6.7.6 ČZM Strakonice

Léta po roce 1989 znamenali nejen řadu změn ve struktuře a výrobní oblasti podniku, ale přináší i transformaci firmy přeměnou na akciovou společnost v roce 1991. Nejprve vláda České republiky neúspěšně vyjednávala s italskou společností Cagiva. V roce 1993 byla firma privatizována kuponovou metodou a akcie přešly do rukou fyzických a právnických osob.

V tomto období rozvoje tržní ekonomiky akciová společnost prochází restrukturalizací, jako reakcí na požadavek pružnosti a flexibility. Dochází k decentralizaci celé řady činností v oblasti hospodaření, na základě výrobního hlediska vznikají divize s vysokou mírou ekonomické samostatnosti, společnosti s ručením omezeným a prohlubuje se orientace na potřeby automobilového průmyslu. tzn. že výroba motorek byla přesunuta do Jawy v Týnci nad Sázavou a firma se nadále zaměřoval na výrobu autodílů, turbodmychadel, odlitky z hliníku a litiny a výrobou vysokořzdvižných vozíků.

Získáním významného podílu v akciových společnostech Klima a děčínské Destě dochází k doplnění technologických kapacit i žádoucí diversifikaci výrobního programu.

Skupina ČZ v současnosti svým obratem patří mezi největší strojírenské firmy v České republice a je předním exportérem (SRN, Francie, Velká Británie, Slovensko, Čína, Rusko,...). Základní jmění společnosti dosahuje 1,76 mld. Kč.

Po celé období od privatizace - díky pozornosti, kterou této otázce věnuje vedení společnosti - roste finanční stabilita firmy. Dobré hospodaření, spolu s odpovídající tvorbou zdrojů, umožnilo za toto období investovat do moderních technologií i rekonstrukcí budov více než dvě miliardy korun. Systematické rozvíjení obchodních aktivit přináší významné kontrakty na dodávky turbodmychadel a ostatních výrobků se značkou ČZ určených pro tuzemský i zahraniční trh. Spektrum výrobních oborů v ČZ je doplněno o produkci vysokořzdvižných vozíků s tradiční značkou Desta. Za účelem podpory jejich prodeje je založena společnost JZA, a.s. Praha, kde ČZ a.s. je v současnosti jediným akcionářem.

6.7.7 Avia.

V roce 1989 došlo k rozpadu koncernu na samostatné podniky, které byly dále privatizovány. V roce 1993 byla zahájena výroba vozů Avia s motory s turbodmychadlem pod označením A21T a A31T. V roce 1992 byla Avia transformována na akciovou společnost a vznikla také nová společnost Avia - Hamilton Standard pro výrobu leteckých vrtulí s akciovým podílem Avia. Produkce vrtulí byla o rok později přesunuta z letňanského závodu do nových provozů poblíž Staré Boleslavi. Tím v Letňanech definitivně skončila letecká výroba.

Firma Avia byla ve dvou vlnách ze 66 procent privatizována českými subjekty. Pro další rozvoj firmy vláda hledala zahraničního investora. Příslušná jednání probíhala

s několika zájemci. V první řadě s francouzskou automobilkou Renault, s níž byly letité dobré zkušenosti, následně s německou firmou Mercedes-Benz. Vítězem veřejné soutěže se však v roce 1995 stala jihokorejská firma Daewoo, která společně s rakouskou firmou Steyer utvořila konsorcium, které odkoupilo 50,2 procenta akcií Avie, čímž se stalo majoritním vlastníkem firmy. Veškerá výroba tohoto vozidla byla přesunuta do Letňan a ostatní závody byly přenechány městům. O rok později společnost změnila své obchodní jméno na Daewoo Avia, a.s. V tomtéž roce se společnost stala i výhradním dovozcem a distributorem vozů Daewoo pro českou republiku. Od zahájení výroby v roce 1968 až do jejího ukončení, které nastalo 13. listopadu 2000, opustilo montážní linku letňanské automobilky zhruba 250 000 vozidel Avia modelové řady A, která jsou dodnes hojně zastoupena na našich silnicích. V letech 1997-1999 byla v letňanské automobilce také prováděna montáž lehkých užitkových vozů Lublin a Lublin II dovážených v rozloženém stavu z firmy Daewoo motor Poland.

Společnost Daewoo je světově známou automobilkou, ale i ona má v poslední době problémy s odbytem svých vozidel. Každý rok se produkce motorových vozidel snižuje okolo jednoho sta vozů.

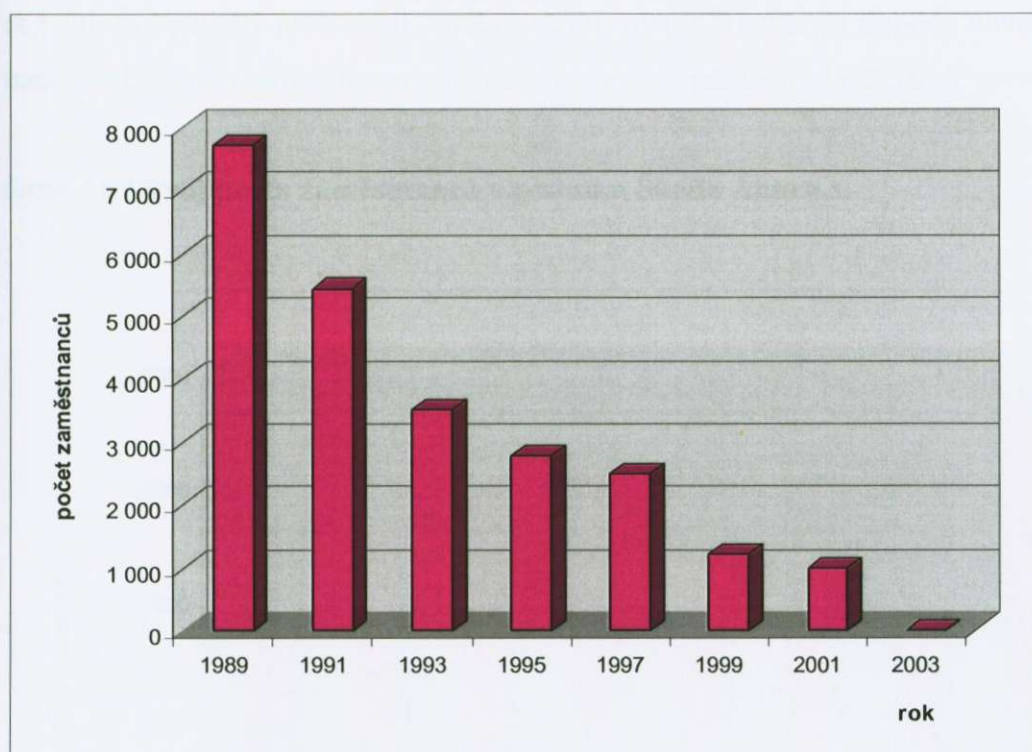
6.7.8 Praga

V roce 1990 dostává od vlády Československé Federativní republiky Praga statut státního podniku. O 2 roky Praga se stává akciovou společností.

V roce 1997 začala výroba nových převodovek a zároveň začala výroba univerzálního vozidla UV80, které bylo později převedeno do Praga Čáslav a.s a v roce 1999 zde skončila výroba posledního motorového vozidla touto firmou.. V téže roce Praga začíná vyvíjet motocykly v provedení cross a enduro. Praga Hostivař a.s. začala vyrábět motocykly v provedení cross a enduro. Výrobní program výroby motocyklů byl ukončen k závěru roku 2003. V dnešní době se Praga Hostivař a.s. podílí na vývoji a výrobě prototypů vozidla pro armádu. Z grafu 17 je názorně vidět jak se snižoval stav zaměstnanců během transformace. Důvodem byla omezená výroba motorových vozidel, která skončila v roce 1999.

Z bývalých závodů Prahy jsou v provozu jen Praga Hostivař vyrábějící převodovky, hydrauliku a náhradních dílů. Praga Louny vyrábí slitinové odlitky a Praga Strašnice zajišťuje strojní výrobu a pronájem skladovacích prostor. V roce 2004 je v likvidaci zrušen provoz v závodě Praga Čáslav

Graf 17 Vývoj počtu zaměstnanců v podniku Praga



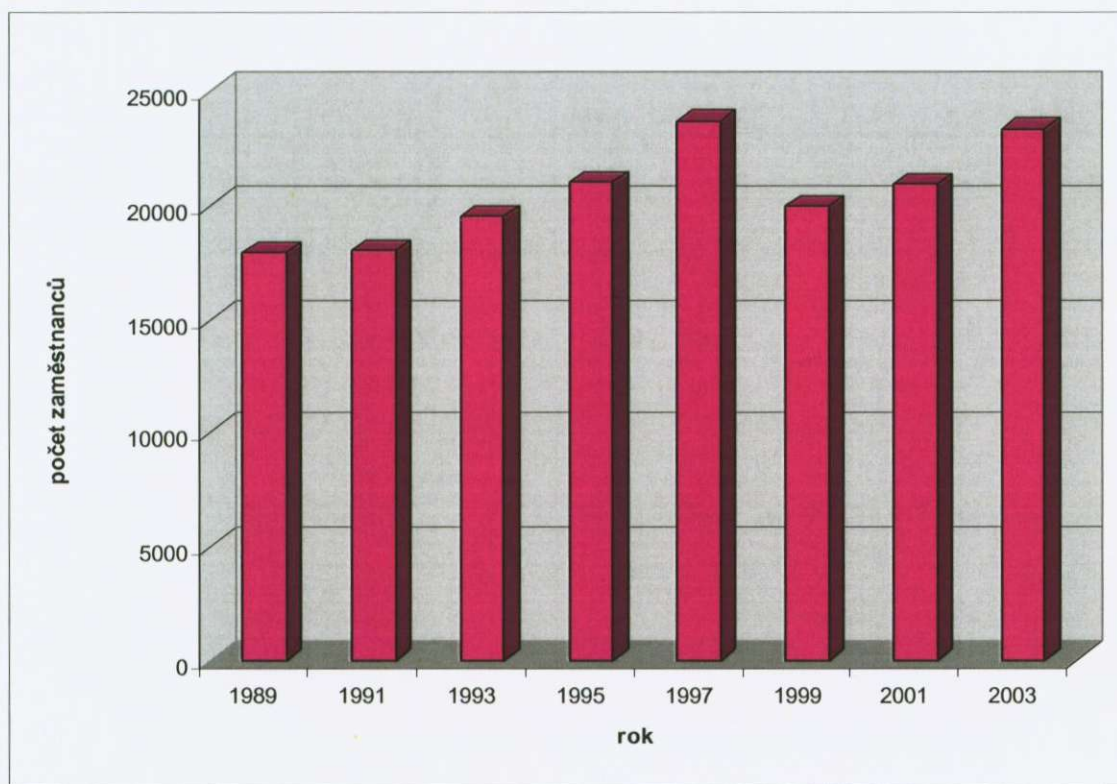
Pramen: AIA, Praha, 2005.

6.7.9 Škoda Auto a.s.

Po politických změnách v listopadu 1989 začala mladoboleslavská firma hledat silného zahraničního partnera, který by prostřednictvím svých zkušeností a investic zajistil dlouhodobou mezinárodní konkurenceschopnost podniku a zvýšil objem výroby. Stát se rozhodl, že celou společnost prodá významnému světovému výrobcí automobilů, který měl dlouholetou zkušenost z vývojem, výrobou a následnou distribucí osobních automobilů. Tento prodej nebyl tak charakteristický pro transformaci jelikož celý podíl byl prodán jedné společnosti. V roce 1991 byla proto zařazena do německého koncernu Volkswagen Group (VW, Audi, Seat, Lamborghini, Bentley, Bugatti). Tímto získala přístup k moderním technologiím. Roku 1991 dostala firma i nový název "Škoda, automobilová akciová společnost". To byl počátek dlouhé těžké cesty zpět na vrchol automobilového světa. Jména továrny se změnilo ještě jednou a nyní zní "Škoda Auto". Felicia, uvedená na trh roku 1995, byla ještě postavena na základu "revolučního Favorita". I tak si ovšem získala značnou oblibu zejména díky ceně a užité hodnotě i kvalita poskočila mílovými kroky ku předu. V roce 1996 byl představen zcela nový hatchback střední třídy - Octavia. Již i náročná západní Evropa začala objevovat kvality

vozů s okřídleným šípem ve znaku. Nástupce Felicie - Fabia - se vyrábí od roku 1999, ale zákazníci se od stále populárnější Felicie ani v závěrečných letech neodvrátili, a tak se tento sympatický automobil vyráběl až do roku 2001. Škoda Superb, navazující na tradici velkých luxusních limuzín, sjíždí z výrobních pásů od roku 2002. V první

Graf 18 Vývoj počtu zaměstnanců v podniku Škoda Auto a.s.



Pramen: AIA, Praha, 2005.

polovině roku 2004, po velkém očekávání a dlouhých diskusích, byla představena nová Octavia, vedle které se bude ještě nějakou dobu starší verze vyrábět. Škoda auto a.s. pod křídly Volkswagenu začala expandovat i do zahraničí a dnes můžeme nalézt závody této značky například v Indii, Číně a Argentině. Jak je uvedeno v jiných kapitolách, tak tento prodej se vládě tehdejšího Československa vyplatil jelikož v dnešní době je Škoda známá téměř po celé světě a v roce 2005 vyprodukovala rekordní počet automobilů, bylo to půl milionu vozidel.

Škoda Auto a.s. je jedinou společností, kde po transformaci pracuje více pracujících než před ní. Tuto skutečnost dokazuje i graf 18, ze kterého je vidět vývoj počtu zaměstnanců v tomto podniku. Od 1991 po prodeji celkového podílu společnosti Volkswagen počet zaměstnanců neustále narůstal, což vyvrcholilo v roce 1997. Bylo to

způsobeno především výrobou Škody Octavie a rozšíření závod v Kvasinech. Poté nastalo malé snížení, které bylo způsobeno modernizací závodu v Mladé Boleslavi. Po roce 1999 se opět stav zaměstnanců zvýšil a společnost počítá s dalším navyšování počtu zaměstnanců.

7. PŘÍMÉ ZAHRANIČNÍ INVESTICE A AUTOMOBILOVÝ PRŮMYSL V ČESKÉ REPUBLICE

Zahraniční investoři začali jevit zájem o vstup do české ekonomiky na počátku devadesátých let. Potýkali se však s řadou problémů, které způsobovala zejména špatná legislativa a rovněž neochota českých vlád zabývat se podporou investic do české ekonomiky. Česká vláda po roce 1989 prosazovala při privatizacích takzvanou „českou cestu“. To znamenalo, že při privatizaci upřednostňovala prodej českým firmám nebo kuponové privatizaci.

Jedinou výjimku byl prodej Škody německému koncernu Volkswagen. To byl nejvýznamnější prodej v době první fáze privatizace, kdy byly preferovány české společnosti. První zahraniční investoři přišli do České republiky po roce 1998, kdy se změnila legislativa a byly vytvořeny první významné investiční pobídky.

České vlády se po tomto roce snažily co nejrychlejší realizovat prodej za co nejvyšší cenu. Bohužel ale ne vždy se jim tato strategie vyplatila, jak dokazuje kapitola 5, ze které je třeba zmínit velmi známé nákladní motorová vozidla jako byl Liaz, jehož vozidla se bohužel dnes už nevyrábí a podnik jako takový už také několik let neexistuje.

Česká republika nejen díky své geografické poloze měla a má dalších několik významných potenciálů, díky kterým byly a je předurčena pro zahraniční investory v oblasti české automobilové průmyslu. Ale nejen díky geografické poloze má Česká republika několik dalších faktorů, které může nabídnout zahraničním společnostem.

Faktory ovlivňující zahraniční investory ke vstupu na dané území:

- a) Historická úspěšnost automobilových výrobců v ČR**
- b) Vzdělanost a kvalifikovanost zaměstnanců**
- c) Příznivá geografická poloha**
- d) Ekonomické hledisko**
- e) Vznik nových trhů po roce 1989**

Ad/a Prvním i když ne tak významným faktorem díky kterému si mohli zahraniční investoři vybrat je česká automobilová tradice, která vznikla už v roce 1897 výrobou prvního motocyklu na našem území v Mladé Boleslavi v závodě Laurin a Klement . V roce 1906 byl v tomtéž závodě vyroben na území České republiky první opravdový automobil. Dále to pokračovalo Škodou Mladá Boleslav, Tatrou, která se proslavila ve světě hned několikrát. Nejprve to byly již zmiňovaní cestovatelé Hanzelka a Zikmund, kteří projeli s osobním vozem této značky půlku světa a to většinou po ne příliš dobrých cestách. Po nich následoval expedice Tatra kolem světa, která několikrát objela svět. V neposlední řadě to byly úspěchy Tater v nejtěžším dálkovém automobilovém závoděna světě, a to v Rallye Paříž – Dakar, které byly většinou spjaty s jménem našeho automobilové závodníka Karla Lopraise. V motocyklových závodech se prosazovaly motocykly československých značek Jawa a ČZ, své schopnosti dokazovaly jak na ploché dráze tak v závodech na silnici. Všechny tyto automobilové podniky ze kterých vyšly tyto velmi dobré dopravní prostředky jsou důkazem toho že v České republice jsou lidé schopni vyrábět kvalitní motorová vozidla, která svoji kvalitu prokazovala po celém světě.

Ad/b Druhým faktorem je česká vzdělanost v oboru vývoje, konstrukce a nových technologií v oblasti automobilového průmyslu. Ta se dříve prováděla v Československu v několika zařízeních. Jedním z nich to byly armádní výzkumné ústavy, které spolupracovaly hlavně s kopřivnickou Tatrou. Další byl státní výzkumný ústav automobilových vozidel. Oba tyto ústavy se podílely na vývoji nových vozidel. V obou těchto institucích pracovali odborníci, kteří své vzdělání většinou nabývali na Českém vysokém učení technickém na fakultě dopravní. Tato fakulta vychovávala a i v dnešní době vychovává spoustu kvalitních inženýrů. Ti dosahují výborných výsledků, například v roce 2004 dostali studenti ČVÚT ocenění v anketě top 10 nejlepších vynálezů týkajícího se automobilů v Evropě. Díky těmto studentům a absolventům této vysoké školy, přicházejí do České republiky zahraniční firmy, které angažují tyto lidi ve svých závodech. Takže to je ukázka toho jak jsou konkurence schopní naši dopravní inženýři. Dobré jazykové vzdělanosti oproti jiným postkomunistickým zemím dosahují lidé v České republice, a to je základ kvalitní spolupráce se zahraničním investorem, který se rozhodne podnikat na našem území.

Ad/c Dalším faktorem je geografická poloha, která je velmi významným činitelem pro výběr výstavby svého závodu. Při pohledu na mapu Evropy má Česká republika velmi výhodnou polohu, jelikož má ze zemí bývalého východního bloku

nejblíže na západní trhy, které jsou pro výrobce nejdůležitější. Podobnou polohou má asi jen Polsko, ale to nemá tak významný potenciál v dalších faktorech. Česká republika je obklopena zeměmi, jejichž lidé se vyznačují vysokou koupěschopností a žijí životem stylem s potřebou 2 aut v rodině. Těchto obyvatel Evropy žije v okruhu 1 500 kilometrů od České republiky asi 250 milionů, což představuje obrovskou poptávku po motorových vozidlech a automobilovém příslušenství. 1 500 kilometrů je v dnešní době pro přepravu a distribuci výrobků velmi krátká vzdálenost a uspokojit všechny potencionální kupce v těchto evropských státech není takový problém.

Ad/d Asi nejdůležitějším faktorem kvůli kterému se rozhodují zahraniční společnosti investovat svůj kapitál v automobilovém průmyslu v České republice je ekonomické hledisko. Toto ekonomické hledisko je třeba vidět v několika úrovních. První úrovní jsou pořizovací náklady na výstavbu výrobního závodu, ty jsou v západních zemích asi o 70% vyšší než v České republice. Druhou úrovní jsou platové podmínky, ty jsou u nás naprosto odlišné od okolních zemí jako jsou například Německo, Rakousko nebo Švýcarsko. I když se v České republice i díky zahraničním investorům a díky konkurenci mezi nimi zvyšuje ročně průměrná mzda o 700 korun českých, nedosahujeme stále s průměrnou měsíční výplatou asi 18 500 Kč nejvyspělejší země. V Německu se pohybuje průměrná výplata kolem 2 200 euro (=65 000 Kč) a v Rakousku kolem 1 800 euro (=53 000 Kč), což je opravdu vysoký rozdíl. To je poté vysoký rozdíl v nákladech na zaměstnance na rok pokud se vynásobí měsíční výplata počtem měsíců v roce a počtem zaměstnanců. Tím dosahují zahraniční investoři výrazných úspor na platech zaměstnanců, což se výrazně projeví v celkových ročních ziscích, o které zahraničním společnostem jde především v hledání výstavby svého závodu v jiné zemi. Toto se projevilo například u několika německých firem, které uzavřely své výrobní závody ve své zemi a vybudovaly nový závod opravdu nedaleko od svého zaniklého závodu. Další ekonomickou úrovní jsou pobídky pro investory od České vlády, která nabízí investorům, a to nejen v automobilovém průmyslu, slevy na daních, pozemky na kterých budou stát závody jsou nabízeny za nižší cenu než jsou jejich skutečná tržní cena. Dále jsou to příspěvky na každého zaměstnance, který bude vzat do pracovního poměru. Výrazné jsou taky snížené daně z příjmů pro každého investora, který se rozhodne vystavět svůj závod. Tyto daně z příjmů jsou někdy nulové, kdy se společnosti nabídnou tzv. daňové finanční prázdniny, než společnost bude moci na plno rozjet svoji produkci výrobků. Toto jsou obvyklé nabídky u všech států střední a východní Evropy jako jsou například včetně České republiky, Slovensko,

Polsko, Maďarsko nebo Slovinsko, a proto je možné zaznamenat souboj vlád těchto zemí o každého potenciálního investora, který přinese do země své investice a vytvoří ve svých prostorech nové pracovní příležitosti. Po 17. listopadu v Československé republice existovaly jen velmi nedokonalé ekologické předpisy a zákony. Ty například ukládaly v západních zemích používání ekologických materiálů, jak při výstavbě závodu, tak při samotné výrobě. Hlavně to také byla nutnost likvidace odpadů ekologickými způsoby, na což se u nás oproti západním zemím nekladl takový důraz. V těchto zemích platily společnosti za talkovou likvidaci částky, které byly mnohonásobně vyšší než v České republice. Postupem času se i nás musí dodržovat ekologické předpisy, ale například ekologická likvidace odpadu je u nás stále levnější. Při stavbě závodu v České republice se už také samozřejmě musí dodržovat ekologické normy, tak jak tomu ukládají směrnice Evropské unie(ČSÚ, 2005).

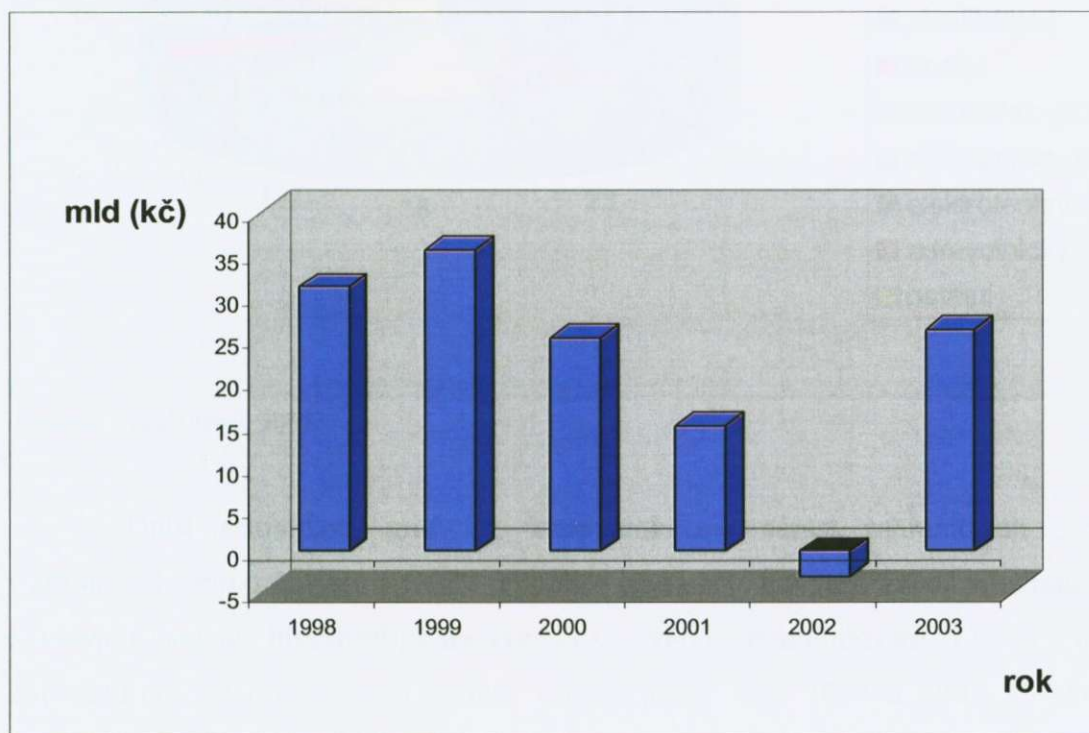
Ad/e Dalším faktorem ke kterému přihlíží zahraniční investoři bylo dostupnost nových obrovských trhů, které začaly vznikat v roce 1989, kdy se bývalá Demokratická republika Německo zbavila sovětského vlivu. Po NDR následovalo Československo a další bývalé socialistické země včetně samotného Sovětského socialistického svazu. To vedlo k nutnosti větších společností vystavět filiálky v bývalých socialistických zemích, aby i zde posílily svůj vliv a mohli nabízet své produkty.

Přímé zahraniční investice představují v české ekonomice jeden z rozhodujících stimulů pro hospodářský růst a posílení konkurenceschopnosti firem. V některých regionech pomáhají přímé zahraniční investice řešit problém nezaměstnanosti. Pozitivně lze hodnotit, že v roce 2004 celkový příliv přímých zahraničních investic do České republiky v porovnání s předcházejícím rokem 2003 se zvýšil na 114,7 miliard korun, celkový nárůst během jednoho roku byl v roce 2004 o více než 57 %. O tento nárůst se nejvíce zasloužily investiční pobídky, ale jak už bylo zmíněno výraznými faktory pro výběr investorů byly příznivá geografická poloha naší země, nízká míra inflace, levné ale přitom kvalifikované pracovní síly a solidní infrastruktura. V roce 2004 rozhodlo ministerstvo průmyslu a obchodu o pobídkách pro 31 firem v celkovém objemu 41 miliard korun, které umožnily vytvořit asi 7 500 nových pracovních příležitostí. Klíčovou investicí podpořenou investičními pobídkami v roce 2004 byla výstavba TPCA Czech, s.r.o., kteří vytvořily u Kolína nových 1 600 pracovních příležitostí.

7.1 Zahraniční investoři

Nárůst počtu zahraničních investorů lze pozorovat po roce 1998. Se zvyšujícím se počtem se zvýšil i zahraniční investice, což dokládá graf 19. V roce 1998 bylo do České republiky formou přímých zahraničních investic investováno 31,2 miliard korun. Z toho 19 miliard investovala Škoda Auto a.s. do výstavby nové výrobní haly v Mladé Boleslavi. V roce 1999 zahraniční společnosti proinvestovali 35,6 miliard korun. V tomto roce se neuskutečnila vysoká investice, spíše se jednalo o více menších firem. Za zmínku stojí snad jen Barum Continental, který v Otrokovicích investoval přes 3 miliardy korun. V roce 2000 nastal mírný pokles zahraničních investic v České republice v automobilovém průmyslu. Bylo to dáno krizí na automobilovém trhu a z

Graf 19 Vývoj zahraničních investic do automobilového průmyslu v České republice mezi roky 1998 a 2003

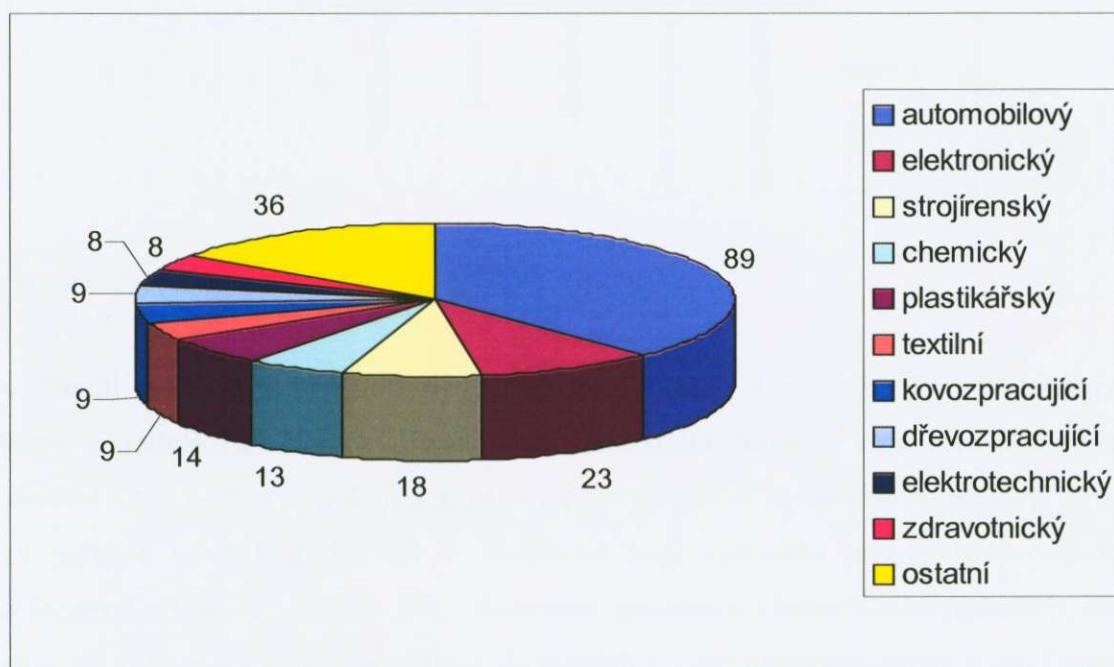


Pramen: ČNB, 2004.

České republiky byly investice odčerpány zpět zahraničí. To vyvrcholilo v roce 2002, kdy se příliv zahraničních investic během jednoho roku dostal do minusových hodnot. V tomto roce vyplatil Volkswagen vysoké dividendy ze Škody Auto a.s. Ale už v následujícím roce je možné sledovat růst zahraničních investic. Celkový roční příliv

byl 26,1 miliardy korun. V tomto roce opět přišli spíše střední až menší podniky, největším investorem byl japonský výrobce Zexel Valeo Compressor Czech, který v České republice investoval v roce 2003 2 miliardy korun. Podle AIA (2005) dosáhl zahraniční investice v roce 2004 v automobilovém průmyslu v České republice výše 40 miliard korun.

Graf 20 Počet zahraničních investorů v automobilovém průmyslu v České republice mezi roky 1998 a 2005

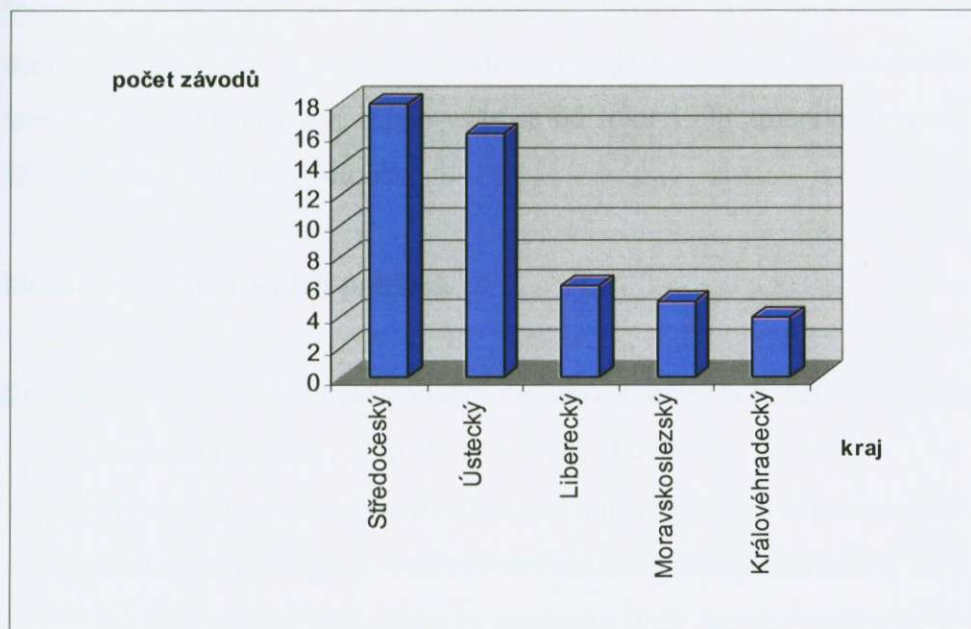


Pramen: CzechInvest, 2004.

Další statistikou, graf 20, která dokazuje nárůst zahraničních investic v automobilovém průmyslu v České republice jsou počty nových závodů v jednotlivých odvětvích. Nejvíce investorů přišlo vyrábět v odvětví automobilovém, a to 89. Poté to byl elektronický průmysl, ve kterém vzniklo mezi roky 1998 a 2003 23 závodů. Nesleduje strojírenský průmysl s 18 závody.

Zajímavé je kam směřovali zahraniční investoři v automobilovém průmyslu mezi roky 1998 a 2003. To ukazuje graf 21, ze které lze vypočítat, že nejvíce závodů

Graf 4 Počet závodů zahraničních investorů v jednotlivých krajích mezi roky 1998 a 2003



Pramen: CzechInvest, 2004.

vystavěli zahraniční investoři ve Středočeském kraji a okolních krajích jako jsou Královéhradecký a Liberecký. Je to způsobeno Škodou Auto a.s, které narůstá produkce vozidel a tím pádem potřebuje i nové dodavatele, kteří si vybrali místo pro svůj závod, co nejbližší k Mladé Boleslavi. V Ústeckém kraji vystavělo závody 16 investorů a v Moravskoslezském kraji 5. Je to především způsobeno vládou České republiky, která se snaží zahraniční investory nalákat do regionů s vyšší nezaměstnaností a pro Ústecký kraj hovoří také blízkost do Německa, ze kterého pochází nejvíce zahraničních investorů.

V České republice, jak už byly zmíněno v předchozích kapitolách, se objevují jak výrobci motorových vozidel a dodavatelé. Tito dodavatelé vyrábějí pro finální výrobce nebo distribuují své výrobky na trhu. Do České republiky přišlo několik firem, které vyrábějí především z pro Škodu Auto a.s. a jen 20 % produktů zásobují jiného odběratele, takovou společností je i Siemens VDO Automotiv, které sídlí v pronajatých prostorech přímo v jedné z hal společnosti Škoda Auto a.s.

Proto i následující kapitola věnovaná nejvýznamnějším zahraničním investorům v oblasti automobilového průmyslu v České republice.

Česká republika jako všechny státy na světě se snaží přilákat na své území nové společnosti, které zde začnou podnikat. Pro zemi to znamená že společnosti zde budou odvádět daně do státní pokladny, vytvoří nová pracovní místa a v méně rozvinutějších zemích se to bude znamenat i zvýšení mezd. Česká republika investorům nabízí investiční pobídky. Jejich výše se od roku 1998 změnila. Investiční pobídka se vždy skládá z několika položek.

Možné výše investičních pobídek

Dle zákona mohou investiční pobídky dosahovat určitých hodnot.

- Sleva na pořízení průmyslové do výše 100 %.
- Slevy na dani po dobu 10 let. Pokud budeme uvažovat průměrný čistý zisk 4 % z tržeb, který realizují obdobné automobilky jako je například TPCA, tedy cca 4 mld. Kč ročně, dostaneme se na částku daně z příjmu právnických osob 1 mld. Kč (25 %)
- Maximální možná úleva na dani je 50 % z realizované investice
- Dotace na nově vytvořené pracovní místo, maximálně 200 000 korun na jedno nově vytvořené pracovní místo
- Stavba bytů pro zaměstnance realizovaná státem (u TPCA to byla asi 1 miliarda korun)

Pobídky může při splnění podmínek čerpat investor všechny, nebo pouze některé. Jak je z těchto bodů vidět, tak příchod velkého investora není zadarmo, a znamená pro zemi a její občany počáteční velké investice. Pokud jsou investiční pobídky v přiměřené výši, jedná se o velmi efektivní investici, která téměř okamžitě začne přinášet výsledky a přínosy (CzechInvest, 2004).

7.1.1 Realizované investiční pobídky

7.1.1.1 Zahraniční investoři - dodavatelé

Bosch, GmbH

Tato celosvětově známá firma začala svoji výrobu v roce 1890 v německém Stuttgartu svoji výrobu, a už po osmi letech své existence začala zakládat své výrobní závody v zahraničí, ten první byl ve Velké Británii. Na českém území je společnost aktivní od konce 19. století, kdy obchodovala také s firmou Laurin & Klement. Oficiální pobočka Bosch byla založena roku 1920 v Praze a po nucené 44leté přestávce se po roce 1989 vrátila a od prosince roku 1991 se na našem opět začaly vyrábět pod touto značkou.

V současnosti je Bosch zastoupen v 50 zemích, přičemž nejdůležitějšími trhy jsou kromě Německa trhy severní Ameriky (především USA), Asie, jižní Ameriky, střední a východní Evropy. Po celém světě Bosch provozuje 227 výrobních závodů, z toho 171 mimo území Německa, navíc disponuje 250 dceřinými a podílovými společnostmi. V roce 2004 podniky skupiny Bosch zaměstnávaly 225 000 pracovníků.

V České republice byla nejprve založena odbytové oddělení společnosti, a to v Praze. Zde je také sídlo této společnosti pro celou Českou republiku.

Jeden z výrobních závodů stojí v Českých Budějovicích. Zde nejprve společnost Bosch, GmbH a českobudějovická firma Motor Jikov a.s. založily společný podnik Robert Bosch spol. s r.o., který sídlil v prostorech podniku Motor Jikov a.s.. Toto společné vlastnictví trvalo od 1. května 1992 do 1995, kdy celý podíl získala německá společnost Bosch, GmbH. Zanedlouho vyrostl nedaleko starého závodu, zcela nový výrobní závod. Zde se vyrábějí automobilové komponenty jako například sací modul, nádržový modul, elektrické plynové pedály, kryty hlavy válců a elektrická palivová čerpadla. Tento výrobní závod splňuje veškerá kritéria jak co týče výroby, tak samozřejmě byly vystavěny i přístupové komunikace. V závodě se nachází také výzkumné oddělení a firma vzdělává každý rok několik žáků pro své potřeby. V závodě je zaměstnáno kolem 2 000 lidí, což je ze strakonickou firmou ČZ nejvíce v Jihočeském kraji.

Ve třech lokalitách v Jihlavě stojí závody podniku Bosch Diesel s.r.o. Na konci roku 2004 byl otevřen zcela nový závod této společnosti v lokalitě Jihlava – Pánov. Jedná se o největší závod společnosti Bosch, GmbH mimo Německo. Od vlády České republiky byla nabídnuta společnosti Bosch Diesel s.r.o. 31,25 % sleva na daních z

příjmu právnických osob po dobu 5 let od zkolaudování nové haly. V závodech se vyrábějí rovněž automobilové komponenty, speciálně čerpadla (typ Common Rail), vysokotlaké vstřikovací systémy, balicí stroje.

Dnes zaměstnává společnost Bosch Diesel s.r.o. přes 6 000 tisíc zaměstnanců, což je nejvíce v kraji Vysočina, ale také může v této statistice konkurovat i závodům v celé České republice.

Posledním závodem firmy Bosch, GmbH je dceřinná společnost Bosch Rexroth s.r.o.. Tato společnost vznikla koupí společností Mannesmann Rexroth v roce 2001. Firma Mannesmann Rexroth podnikala na českém území od roku 1990. V roce 1997 vystavěla svůj nový závod a opustila starý závod. V tomto brněnském závodě vyrábí hydraulické komponenty, planetové převodovky, pneumatické komponenty, elektrické regulační pohony včetně elektronických řídicích systémů. Společnost chce rozšířit závod i v Brně, podala žádost o udělení investiční pobídky, ale do dnešní doby nebylo stále rozhodnuto.

Siemens VDO Automotive Česká republika

Společnost pod tímto názvem je dceřinou společností německého průmyslového gigantu Siemens, který podniká v mnoha oborech. Siemens VDO Automotive patří mezi přední světové dodavatele elektronických, elektrických a mechatronických výrobků pro automobilový průmysl. Hlavními zákazníky jsou: VW-Group, Daimler Chrysler, GM-Opel, BMW, Ford, Scania, Porsche.

Společnost Siemens, začala podnikat na našem území v květnu roku 1990, kdy jednala z československou vládou o koupi či zprivatizování nějaké podniku, kde by mohla začít vyrábět své produkty. Tyto jednání se protáhly až do roku 1992, kdy společnost Siemens zprivatizovala závod bývalého podniku PAL Kbely. Ale už v roce 1991 zahájila společnost svoji činnost, kdy začala vyrábět v prostorech závodu Škody Auto.

V roce 1994 je založena Siemens VDO Automotive Česká republika jejíž výroba je prováděna v Praze – Kbelech a zároveň společnost zprivatizovala závod PAL v Adršpachu. V roce 1996 otevřela společnost zcela nový závod ve Frenštátě pod Radhoštěm. Na výstavbu tohoto závodu byla udělena společnosti investiční pobídka ve výši 30 % na daních z příjmu po dobu pěti let od zkolaudování výrobního závodu,

120 000 korun za každé nové vytvořené pracovní místo, které firma vytvoří v novém závodě a vláda uhradí 30 % nákladů na celkovou rekvalifikaci nových zaměstnanců.

V roce 1997 se vedení společnosti Siemens VDO Automotive Česká republika rozhodlo pro výstavbu nového závodu, kde by bylo i sídlo celé firmy. Za místo pro nový závod bylo vybráno nedaleko vzdálené město Brandýs nad Labem. Zde bylo využita investiční pobídka ve výši 40 % slevy daní z příjmu na dobu pěti let od zkolaudování závodu.

Společnost Siemens VDO Automotive zaměstnává po celém světě přibližně 43 600 pracovníků z toho 3 291 jich pracuje v České republice.

Barum Continental

Tato světově známá společnost se zabývá vývojem, výrobou a prodejem pneumatik pro motorová vozidla. Německá společnost Continental vstoupila v roce 1993 do českého závodu na výrobu pneumatik Barum. Barum byl československým a později českým výrobcem na výrobu pneumatik, s kterou začal v Otrokovicích před druhou světovou válkou Tomáš Baťa. S těchto obou společností vznikl název Barum Continental.

Hned po převzetí začala německá firma z modernizací závodu v Otrokovicích a jeho rozšíření. Na výstavbu nového závodu byla dána firmě Barum Continental od České vlády investiční pobídka ve výši 50 % slevy na daní z celkové investice. V roce 1999 dostal závod konečnou podobu a stal se největším závodem na výrobu pneumatik v Evropě. V otrokovickém závodě Barum Continental je zaměstnáno 2 350 lidí.

V roce 2004 se rozhodlo vedení společnosti o výstavbu nového závodu v areálu společnosti v Otrokovicích. Od vlády byla společnosti schválena investiční pobídka, a to sleva na daní z příjmů právnických osob a slevu na daní z investic, která činí 49 % z celkové výše investice do nového komplexu. Tyto výrobní haly by měly být zkolaudovány v roce 2007 a společnost vytvoří dalších asi 850 pracovních míst. Celkové náklady na výstavbu jsou společností Barum Continental odhadovány na 2,4 miliardy korun. V novém závodě by se měly vyrábět především pneumatiky pro automobily, které dosahují vyšších rychlostí a většina vyrobených pneumatik bude určena jako exportní zboží.

Valeo Autoklimatizace

Jedná se francouzskou společnost, která jak už název napovídá se zabývá vývojem a výrobou klimatizací do automobilů. Její činnost na našem území se dá zaznamenat až v roce 1999, kdy tato společnost hledá místo, kde by mohla začít vyrábět autoklimatizace, kterými zásobujeme mnohé známé automobilky.

Pro své sídlo a hlavní výrobní závod zvolilo vedení společnosti lokalitu města Rakovník. Od vlády České republiky na návrh ministerstva obchodu a průmyslu byla udělena investiční pobídka 50 % na slevu z daně příjmů právnických osob, kterou může využívat společnost po dobu dalších pěti let od uvedení závodu do provozu. Po roce 1999 tato francouzská společnost rozhodla pro stavbu dalšího závodu v Praze, zde je umístěno oddělení zabývající se vývojem nových technologií pro autoklimatizace. V roce 2001 byl vystavěn nový závod ve městě Žebrák a o rok později byl vybudován nový závod v Humpolci. Na všechny tyto závody byla společnosti Valeo Autoklimatizace udělena investiční pobídka stejná jako pro hlavní závod v Rakovníku.

Witte Nejdek spol. s.r.o.

Společnost WITTE Nejdek byla založena k 1.1.1992 jako dceřiná společnost firmy Ewald Witte, GmbH. + Co. KG Velbert, dnes E. Witte Verwaltungsgesellschaft mbH., která má v Německu více než stoletou tradici.

Firma WITTE Nejdek, spol. s r.o. patří mezi přední dodavatele v oblasti zamykacích systémů a klik pro automobilový průmysl. Společnost vyvíjí a montuje výrobky pro většinu evropských automobilek jako jsou například Volkswagen, Volvo, Škoda Auto a.s, Mercedes, Ford, BMW nebo Daimler Chrysler.

Výroba začínala v roce 1992 v pronajatých prostorách bývalého strojírenského závodu s deseti zaměstnanci. Už pár týdnů po založení firmy byli zaměstnání další noví zaměstnanci. Firma byla od počátku budována jako plně samostatný subjekt, nikoliv jen jako montážní dílna. Velice brzy se ukázalo, že původní prostory svou velikostí nebudou dostačující. První etapa výstavby proběhla již v roce 1994 a na ni navazovaly další. V roce 1999 byla postavena první velká montážní hala, v roce 2001 byla dokončena druhá montážní hala. Nová, v pořadí již třetí výrobní hala byla vystavěna v roce 2004. Investiční pobídky byly uděleny společnosti na výstavbu nových výrobních hal. Jednalo se o 49 % slevy na daních po dobu 5 let od zkolaudování závodu, 100 000 korun za

každé nově vytvořené pracovní místo a Český stát uhradí 25 % z celkové částky uhrazené za rekvalifikaci nových zaměstnanců.

Bosal ČR

Společnost je jedním z předních světových výrobců automobilových výfukových systémů pro výrobce automobilů i pro trh s náhradními díly, rovněž vyrábí přesné ocelové trubky, skladové regálové systémy, tažná zařízení a střešní nosiče a patří mezi technologickou špičku ve výrobě automobilových katalyzátorů.

Tato zahraniční firma je registrována v Holandsku se sídlem v Lummenu v Belgii. Firma založená v roce 1923 v Alkmaaru v Holandsku s obchodním zaměřením na distribuci výfukových systémů nyní zaměstnává více jak 6400 lidí v 31 výrobních závodech a 44 distribučních centrech po celém světě s programem neustálého rozvoje.

Prodej výrobků společnosti byl z počátku realizován importovaným zbožím, které bylo v České republice jen prodáváno. V roce 1997 se rozhodlo vedení společnosti o výstavbu nového výrobního závodu v souměstí v Brandýse nad Labem/Staré Boleslavi. Holandská společnost využila investiční pobídky od České republiky na výstavbu nového závodu, která činila slevu 50 % na pořízení pozemku pro svůj nový závod a 35 % slevu na dani z příjmů po dobu 5 let od kolaudace závodu.

Nemak Europe

Tato mexická společnost je výrobcem hliníkových komponentů pro automobily a významným dodavatelem hliníkových odlitků pro automobilové výrobce. Hlavními zákazníky jsou Ford, General Motors, Daimler Chrysler a Opel. Hlavní sídlo firmy je v Monterrey v Mexiku, kde stojí celkem pět výrobních závodů. Nemak také vlastní dva závody v Kanadě, Essex a Windsor. Jediný závod mimo americký kontinent je v České republice v severočeském městě Most ve kterém zaměstnává 1 378 zaměstnanců.

Mexická společnost požádala ministerstvo obchodu a průmyslu české republiky o investiční pobídky pro svůj nový závod. Společnosti bylo schváleno 40 % sleva daní z příjmů právnických osob na dobu pěti let od začátku výroby v novém podniku, vláda uhradí 20 % nákladů na rekvalifikaci nových zaměstnanců a finanční

ohodnocení ve výši 50 000 korun za každé nově vytvořené pracovní místo v novém závodě, pro který byla investiční pobídka udělena

7.1.1.2 Zahraniční investoři – finální výrobci

TPCA

Zástupci společnosti pověřeni výstavbou nového závodu se po prvním neúspěšném jednání na začátku roku 2002 ještě v téže roce rozhodli o jednání s Českou vládou ohledně investičních pobídek a průmyslové zóny.

Jako zóna byla nabídnuta jako u společnosti BMW lokalita Ovčár u Kolína, která už byla téměř připravena pro případného investora. Samozřejmě byly nabídnuté konsorciu TPCA i další investiční pobídky. Sleva 25 % na pořízení pozemku (náklady do přípravy průmyslové zóny s již vykoupenými pozemky se předpokládá cca 1,8 mld. Kč), 25 % slevu na dani z příjmů právnických osob, slevu 60 % z celkových nákladů na rekvalifikaci, slevu 35 % z nákladů na další školení zaměstnanců a 80 000 korun za každé nově vytvořené pracovní místo.

Nový výrobní závod byl slavnostně otevřen v roce 2005 a na podzim tohoto roku už na našich silnicích bylo vidět výrobky z tohoto závodu.

Hyundai

Jihokorejský automobilový gigant se rozhodl po několikaměsíčním vyjednávání s vládami středoevropských států. Nakonec si vedení firmy vybralo Českou republiku a lokalitu v Moravskoslezském kraji nedaleko Frýdku - Místku. Průmyslová zóna na které se domluvil management společnosti a ministerstvo průmyslu a obchodu by měla být v katastru města Nošovice.

Firma zde měla investovat několik miliard korun a zaměstnat v první fázi asi 2 000 lidí. Požadavek na vládu měl zahraniční investor hlavně na připravení průmyslové zóny o rozloze několika hektarů. Proto vláda jednala o koupi pozemků od soukromých vlastníků. Majitelé jsou hlavně soukromí zemědělci, kteří hospodaří na své půdě, tak jako jejich předci po druhé světové válce než jim komunistický režim znárodnil majetek. Nyní jim byla nabídnuta částka za jejich pozemky, které budou i potřebné pro výstavbu

průmyslové zóny. Bohužel nabídnuté sumy od státu byly nižší než je jejich tržní hodnota nebo lidi nebyly ochotni prodat rodinný majetek.

K této sumě za pozemky měl dostat také každý občan Nošovic 100 000 korun za hluk způsobený stavbou nového výrobního závodu. I to se zdálo málo, a tak vláda začala uvažovat o vyvlastnění pozemků ve obecním zájmu. To pobouřilo společnost i vlastníky pozemků, a tak se po několika týdenních sporech rozhodli lidé v Nošovicích o prodeji pozemků. Rozhodnutí o prodeji přišlo pro vládu České republiky právě v čas jelikož automobilka chtěla mít do konce roku 2005 jistotu vykoupených pozemků pro průmyslovou zónu jinak by vystavěla závod v jiné zemi.

Na příkladu automobilek TPCA a Hyundai je vidět příklad jak se vlády států předhánějí v nabídkách pro zahraniční investory a kam až jsou schopni zajít státní úředníci pověřeni svými vládami při vykupování pozemků od soukromých majitelů.

7.1.2 Nerealizované investiční pobídky

7.1.2.1 Zahraniční investoři - dodavatelé

Matsushita

Jedná se o společnost, která se specializuje na výrobu autorádií a příslušenství k navigacím do motorových vozidel. Svoji výrobu od roku 1999 provozovala tato japonská firma v pronajatých prostorech v Pardubicích. Poté se rozhodla vystavět nový závod, kde by ještě začala vyrábět mobilní telefony. Proto městem Pardubice a Pardubický krajem byla vybudována průmyslová zóna na okraji krajského města.

Jelikož společnost investovala do vývoje technologií mobilních telefonů velké finanční prostředky musela v roce 2001 odložit stavbu závodu o několik měsíců. V roce 2002 ale s konečnou platností oznámil předseda společnosti, že japonská společnost neprovede stavbu nového závodu a do několika měsíců opustí i pronajmuté prostory.

Ronal

Tento Lucemburský holdingový výrobce litých kol jednal s ministerstvem průmyslu a obchodu o výstavbě nového závodu. Vedení si vybralo průmyslovou zónu u

Hradce Králové, ale jako u TPCA nedošlo k dohodě ohledně přípravy průmyslové zóny kvůli průtahům s odkoupením pozemků od soukromých osob.

Tyto průtahy způsobily, že se lucemburská společnost v roce 2002 rozhodla nepostavit svůj závod v České republice a stále ještě jedná o místě nového závodu s dalšími zeměmi bývalého komunistického bloku.

Akuma

Vedení této již lucemburské společnosti se rozhodlo v roce 2003, že vystaví další závod mimo své sídlo v Mladé Boleslavi. Vedení firmy jednalo o lokalitě na Vysočině. Ale po několika málo jednání se rozhodla společnost o výstavbu závodu v Číně. Toto rozhodnutí zdůvodnila nižšími investicemi na pořízení nového závodu, levnější pracovní silou a hlavně posílení vlivu na čínském trhu.

7.1.2.2 Zahraniční investoři – finální výrobci

BMW

Tato světově proslulá automobilka se zajímala o výstavbu nového závodu v zemích bývalého komunistického bloku, jelikož na jejich trzích se postupně začaly prosazovat vozy této německé společnosti. V roce 1998 začalo vedení společnosti jednat z vládou České republiky a ministerstvem obchodu a průmyslu na vzájemné spolupráci. Česká republika nabídla koncernu BMW lokalitu Ovčáry, která leží nedaleko Kolína, dále investiční pobídky ve formě slevy daní právnických osoba, uhrazení části nákladů na rekvalifikaci nových zaměstnanců a připravení průmyslové zóny pro nový závod.

Na základě těchto investiční pobídek nabídnutých německé automobilce, požadovalo vedení automobilové společnosti od České republiky dostavbu rychlostní komunikace od dálnice D11 nebo od státní silnice č. 12, které by spojily nový závod s Prahou.

Česka vláda pověřilo ministerstvo dopravy návrhem a výstavbou nové silnice. Bohužel ministerstvu se nepodařilo sehnat peníze na vykoupení pozemků pro novou silnici, a tak se vedení automobilky rozhodlo nepostavit svůj nový závod v České republice. Nakonec nový závod pro několik tisíc zaměstnanců byl vystavěn nedaleko ruského města Kaliningrad.

Zástupci francouzských automobilek Peugeot, Citroen a japonské automobilové společnosti Toyota uzavřely smlouvy na vývoji automobilů nižší třídy a výstavbě společného závodu. V roce 2001 vedlo toto konsorcium automobilových firem rozhovory s Českou vládou o výstavbě nového výrobního závodu. Jako lokalita byla ministerstvem průmyslu a obchodu a ministerstvem pro místní rozvoj vybrána zóna nedaleko města Žatec.

Zahraničním investorům bylo dále nabídnuty investiční pobídky týkající se slevy na daních z příjmu právnických osob a slevu na rekvalifikaci nových zaměstnanců. Zástupci investorů ale dále požadovali výstavbu nové průmyslové zóny. Vykoupení pozemků, připravení průmyslové zóny a prosloužení rychlostní komunikace E 48, tak aby měli investoři co nejrychlejší cestu do Prahy vláda odmítla dotovat ze státní kasy, a tak veškeré záležitosti týkající se přípravy průmyslové zóny byly převedeny na bývalý Severočeský kraj. Ten hledal strategického partnera, který by pokryl větší část nákladů na zřízení průmyslové zóny a dalších potřebných investic. Celková výše potřebných financí byla odhadována kolem 1 miliardy korun.

To se bohužel severočeskému kraji nepovedlo, a tak zahraniční výrobci oznámily na začátku roku 2002, že svůj nový závod vystaví u našich východních sousedů, a to na Slovensku.

8. VÝVOJ AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU V EVROPĚ A VE SVĚTĚ

8.1 Rozmístění automobilového průmyslu v Evropě

Autoři jako je Lung, Y. (2000) a (2003) nebo Bourassa, F. (2000) se zabývají především automobilovým průmyslem a regionálním rozvojem. Evropský automobilový průmysl dle výrobců je rozdělen na tři evropské regiony podle největšího zastoupení výrobců osobních automobilů, s tímto rozdělením pracují také francouzská *Le renouveau de l'industrie automobile dans les pays* a magazín *Autonews*.

Jak je patrné z mapy 2 v příloze 10 nejjihnější uvažovanou oblastí s větší koncentrací automobilových výrobců je prostor zaujímající oblast střední a severní části Pyrenejského poloostrova tzn. polovinu Portugalska a větší část Španělska. K této oblasti přiřadili odborníci i jih Francie, kde ale je na první pohled patrné, že se nenachází žádný automobilový průmysl.

Do druhé oblasti, která je vytyčena patří průmyslový sever Francie, jižní a střední část Anglie, Belgie, Nizozemí a některé oblasti v Německu. Jsou to přibližně spolkový stát Bádensko – Württembersko a celá oblast průmyslového Porýní. Tato oblast má nejpočetnější zastoupení automobilových výrobců ze všech tří sledovaných prostorů v Evropě. Jedná se o region, kde byl z historického hlediska nejvíce zastoupen průmysl jako takový, a ve na konci 19. století se zde začal rozvíjet i průmysl automobilový.

Na druhou oblast navazuje třetí oblast z větší koncentrací automobilového průmyslu v Evropě. Zasahuje do zbylé části Německa kromě spolkových zemí Šlesvicko – Holštýnsko, Hamburk, Brémy a severní části Dolního Saska. Dále do této oblasti patří střední a jižní část Polska, Česká republika, Slovensko, Maďarsko, Slovinsko a Rakousko. Ale jako tomu je u jižní části Francie, tak i v Rakousku se nenachází žádný výrobce osobních motorových vozidel.

Posledním regionem v tomto rozdělení je několik států, které se 1.5.2004 připojily k zakládajícím 15 členům Evropské unie. Můžeme tedy říci, že kromě bývalých států východního socialistického bloku do této oblasti spadá i část Německa a téměř celé Rakousko, kde se ale nenachází žádný výrobce osobních automobilů. Tento třetí region popisují znalci na automobilového průmyslu jako oblast, kde nejvíce přibývá závodů na konstrukci automobilových vozidel, a proto vzhledem k možnému dalšímu rozvoji automobilového průmyslu francouzští odborníci z již zmiňované

institute zabývající se automobilovým průmyslem Jean - Joseph Boillot a Yann Lepape posunuli oblasti oproti původním a dvě přidali. Tento jev dokazuje mapa 2 v příloze 10.

Nejjihnější oblast zaujímají jen sever Španělska, jižní Francii a západní část severní Itálie. Druhou oblast nechali téměř stejnou, jen počítají uzavíráním závodů v Anglii. Třetí oblast zůstala také téměř stejná jen došlo k rozdělení Maďarska na dvě poloviny, a to severní a jižní.

Čtvrtou oblastí je myšlený region navazující na třetí a zaujímající země jako jsou Bulharsko, Rumunsko, Jugoslávie, jih Maďarska, Bosnu a Hercegovinu, Slovinsko a východní část severní Itálie.

A pátým regionem jsou země Litva, Lotyšsko, Estonsko, oblast kolem ruského města Petrohrad, jih Finska, jih Švédska a ruské Kaliningradské oblasti.

U těchto dvou nově vytýčených oblastí předpokládají již výše zmínění autoři velký nárůst závodů automobilových výrobců. Pobaltské republiky už jsou od roku 2004 členy Evropské Unie, a proto mají téměř stejnou legislativu jako je tomu u zakládajících členů unie. Ve státech, které leží na Balkánském poloostrově lze očekávat také zvýšení počtu automobilových výrobních závodů. V zemích zařazených do čtvrté oblasti se spíše očekává nárůst výstavby nových automobilových závodů až po vstupu těchto zemí do Evropské Unie, napojení na evropské dopravní síť a zvýšení koupěschopnosti domácího obyvatelstva. Ale už teď dochází pronikání některých světových automobilových koncernů do tohoto regionu.

S otevřením východního trhu pro světové výrobce automobilů, výrobce autopříslušenství a náhradních dílů se rozhodlo vedení většiny automobilek a uzavření svých závodů v západní Evropě a jejich přestěhování do zemí bývalého východního bloku nebo kvůli narůstající poptávce po automobilech se rozhodli nechat postavit nový závod v místě, kde neměli své zastoupení.. Svůj závod nechali postavit ve státě, který automobilové společnosti nabídl nejlepší investiční pobídky. Tento jev je vidět v tabulce 15, kde dochází k uzavírání závodů v západní Evropě a naopak k budování nových závodů ve východní Evropě.

Výjimkou, kterou lze v tabulce 15 je vidět, že v roce 1999 společnost General Motors, která vlastní automobilového výrobce Opel uzavřela svůj závod v maďarském městě Szeged. Důvodem bylo nedodržení podmínek ze strany maďarské vlády, a proto se rozhodlo vrcholné vedení ukončení výroby. V dnešní době uvažuje tato společnost o výstavbě nového velkého závodu v ruské Samarě. Druhým takovým

závodem byl v polském městě Plock. Zde byl koncernem Ford v roce 1995 postaven závod na výrobu automobilů stejné značky, ale po pěti letech v roce 2000 byl tento závod uzavřena výroba byla převedena do nového závodu v tureckém městě Kocaeli.

Tab. 15 Otevřené a zavřené automobilové závody v Evropě od roku 1991 do 2005

Rok	Zrušené závody	Nové závody
	Místo závodu	Místo závodu
1991	Renault, Valladolid	Eurastar, Steyer
	Saab, Malmö	
1992	Renault, Billancourt (Francie)	Opel, Eisenach (Německo)
	Rover, Cowley Sud (VB)	Mercedes, Rastatt (Německo)
	Lancia, Desio (Itálie)	Honda, Swindon (VB)
	Lancia, Chivasso (Itálie)	Toyota, Burnaston (VB)
	Innocenti, Lambrate (Itálie)	Suzuki, Esztergom (Maďarsko)
1993	Volvo, Uddevalla (Švédsko)	Volkswagen, Bratislava (Slovensko)
		Seat, Martorell (Španělsko)
1994	Volvo, Kalmar (Švédsko)	Sevelnord, Hordain (Francie)
		AutoEuropa, Palmela (Portugalsko)
		Volkswagen, Mosel (Německo)
		Fiat, Melfi (Itálie)
1995		NedCar, Born (Nizozemí)
		Ford, Plonsk (Polsko)
1996	Seat, Barcelona (Španělsko)	Autonova, Uddevalla (Švédsko)
	Chausson, Creil (Francie)	
1997	Renault, Vilvorde (Belgie)	MCC, Hambach (Francie)
1998	Renault, Setubal (Portugalsko)	Opel, Gliwice (Polsko)
		Audi, Győr (Maďarsko)
1999	GM-Opel, Szengotthard (Maďarsko)	
2000	Ford, Azambuja (Portugalsko)	
	Ford, Plonsk (Polsko)	
	Foden, Sandbach (VB)	
2001	GM, Luton (VB)	Ford (Turecko)
	Fiat, Rivalta (Itálie)	Toyota, Valenciennes (Francie)
2002	Ford, Dagenham (VB)	Volkswagen, Drážďany (Německo)
		Porsche, Lipsko (Německo)
2003		
2004		
2005		BMW, Lipsko (Německo)
		PCA-Toyota (Česká republika)

Pramen: Lung, Bordeaux, 2000.

Nové závody vyrůstaly po rozpadu socialistického bloku nejenom ve východní Evropě, ale některé společnosti si za místo svého nového závodu vybraly země v západní Evropě, kde jsou sice oproti zemím východní Evropy náklady na pracovní sílu vyšší, ale automobilka zde nemá svoji výrobu a nemohla tak přímo konkurovat tradičním výrobcům v této zemi. Tento jev je patrný hlavně u asijských výrobců automobilů jako jsou Toyota a Honda. Tyto asijské automobilové giganti postavily své nové závody po roce 1992 ve Francii a ve Velké Británii. Evropské společnosti jako jsou BMW patřící pod koncern BMW Group, Porsche nebo koncern Volkswagen se rozhodly při umístění svých nových závodů vystavět je v zemi odkud společnost pochází. Všechny tyto tři automobilky mají sídlo v Německu, a to konkrétně v bývalém západním Německu. Spolková vláda nabídla kvůli snížení nezaměstnanosti v bývalém východním Německu těmto firmám velmi výhodné investiční pobídky, a proto se rozhodly zůstat ve své mateřské zemi a nepostavit své výrobní závody na východ od Německa. Tento jev je možné sledovat i u koncernu Fiat Group, která se rozhodla v roce 1994 pro výstavbu závodu na výrobu automobilů Fiat v místě s větší nezaměstnaností a v chudší oblasti Itálie v jihoitalském městě Melfi.

S tabulky je také patrné, že švédská firma Volvo zavřela mezi roky 1993 až 1994 dva závody ve Švédsku a neotevřela ani jeden další závod jinde mimo Švédsko. Je to způsobeno tím, že firma Volvo patří pod koncern Ford, který výrobu dílů provádí v závodech ve východní Evropě, v tomto případě v ruském Petrohradě.

8.2 Vývoj automobilových společností v posledních 35 letech

Automobilový průmysl je téměř v každém státě hnací silou ekonomiky a společnosti zabývající se konstrukcí vozidel a jejich dalším prodeji patří vždy mezi nejbohatší firmy v zemi. Na světě existovaly tři hlavní trhy se zaměřením na prodej vozidel známých značek. Byly to Západní Evropa, USA a Japonsko. Větší rivalové ze USA a ekonomicky silných evropských států si navzájem blokovali a nedovolili stavět své výrobní závody za oceánem. Povedlo se to ve větší snad jen Volkswagenu, který vyrábí v Mexiku a je poměrně oblíbený v USA. Menší prodeje dále zaznamenali z evropských konstruktérů snad jen Porsche, Volvo a Mercedes. Opačně se to povedlo jen Fordu, který ale vyrábí speciální vozidla pro evropský trh a pak offroadovým vozidlům Jeep. Na tomto soupeření výrazně vydělaly dvě země, které stály na začátku v pozadí a byly to Japonsko a Jižní Korea. Tyto země produkovaly velmi vysoké roční

množství vyrobených vozidel a exportovaly je jak do USA tak i do Evropy. Tak zbohatly hlavně výrobci jako jsou Toyota, Hyundai nebo Nissan, kteří dominovaly světovému automobilovému trhu. Díky svým jízdním schopnostem a své proslulosti co se táče výdrže si je brzy oblíbily i zákazníci. Později zakládají své nové závody asijské automobilové giganti i v Americe a Evropě.

Po roce 1989 se rozšířil evropský automobilový trh o východní Evropu, kde začaly všichni známí automobiloví konstruktéři vozidel prodávat své výrobky a někteří i vystavěly své závody nebo to mají ve svém podnikatelském záměru. Do těchto zemí se hlavně protlačily evropští a asijské výrobci vozidel.

V posledním desetiletí se objevil další trh a to poměrně významný. Indie a Čína, které mají dohromady téměř už 2,5 miliardy činí pro každou automobilku výrazný impuls pro svojí expanzi na tento trh. Na tuto skutečnost podle Sdružení automobilového průmyslu AIA (2005) nejlépe zareagoval Volkswagen Group, který vystavěl obrovský výrobní závod v každé z těchto velkých asijských zemí. Za Volkswagenem to nejlépe zvládla japonská Toyota.

Dostat se nějaký trh, získat lepší pozici na světovém automobilovém trhu, nedostatek financí nebo úplný zánik vedl ke spojení několika známých společností.

Jako v každém odvětví tak i v automobilovém průmyslu docházelo a dochází ke slučování (fúzí) nebo ke zkupování ostatních konkurenčních společností. Tento jev je možné také sledovat jak už bylo poznamenáno i mezi výrobci automobilových vozidel.

Přehledné schéma, které předkládá jakým způsobem se měnil počet automobilek během posledních 35 let dokazuje tabulka 16. Každé slučování nebo kupování podílů v konkurenčních společnostech mělo vždy konkrétní důvod. Většinou šlo ale o posilování pozic na trhu s automobilovými vozidly. Často se společnosti domluvily na vzájemné spolupráci na vývoji, konstrukci a prodeji svých společných výrobků a samozřejmě následně na rozdělení zisků. Tato společná spolupráce měla za následek zvýšení produkce výrobků a i cílených zisků. Nemuselo se, ale vždy jednat o jednu velkou prosperující společnost a druhou společnost, která byl před krachem, ale třeba o spojení dvou celosvětově známých společností. Tak vznikl například koncern dvou francouzských automobilek Peugeot a Citroenu pod společným názvem PSA/Peugeot – Citroen SA. Obě automobilky vyrábějí vozidla pod svojí značkou, ale

společně vedou vývoj a konstrukci nových vozidel. Některé typy těchto automobilů má stejný podvozek a další komponenty.

Tab. 16 Vývoj počtu automobilek ve světě mezi roky 1970 a 2003

1970				
Abarth				
Alfa Romeo				
Alpine				
AMC				
Aston-Martin				
BLMC				
BMW	1980			
Chrysler	Alfa Romeo			
Citroen	AMC			
Daimler-Benz	Aston-Martin			
de Tomaso	BL			
Fiat	BMW			
Ford	Chrysler			
Fuji H.I.	Daimler-Benz	1990		
GM	de Tomaso	BMW		
Honda	Fiat	Chrysler		
Innocenti	Ford	Daewoo		
Isuzu	Fuji H.I.	Daimler-Benz		
Lamborghini	GM	Fiat		
Lotus	Honda	Ford		
Maserati	Isuzu	Fuji H.I.		
Mazda	Lamborghini	GM	2003	
Mitsubischi	Mazda	Honda	BMW	
Nissan	Mitsubischi	Hyunday	Daewoo	
Peugeot	Nissan	Isuzu	Daimler-Chrysler	
Porsche	PSA	Mitsubischi	Fiat	
Prince	Porsche	Nissan	Ford	
Renault	Renault	PSA	GM	
Rolls-Roys	Rolls-Roys	Porsche	Honda	
Saab	Saab	Renault	Hyunday	
Seat	Seat	Rolls-Roys	PSA	
Simca	Suzuki	Rover	Porsche	
Suzuki	Talbot/Matra	Suzuki	Renault/Nissan	
Toyota	Toyota	Toyota	Rover	
Volvo	Volvo	Volvo	Toyota	
VW	VW	VW	VW	

Pramen: Lung, Bordeaux 2000.

Další možným spojením je odkoupení části a nebo celých 100 % akcií nějaké automobilové společnosti jinou konkurenční společností. Takto například získal německý gigant Volkswagen 100 % akcií v automobilkách jako jsou Bentley Motors Ltd., Bugatti, Seat nebo Škoda. Zajímavé spojení je možné pozorovat mezi francouzským automobilovým výrobcem Renault SA a japonskou automobilkou Nissan Motor Company Ltd. Firma Renault SA vlastní 44,4 % akcií Nissanu a naopak japonská firma vlastní 15 % akcií svého francouzského partnera. Oba si navzájem pomáhají při konstrukci vozidel.

S tabulky 16 je patrné jakým způsobem se měnil počet automobilových výrobců na celém světě od roku 1970 do roku 2003. V roce 1970 bylo ve světě kolem 36 největších výrobců osobních automobilů. Po 10 letech jich bylo o 7 méně, tedy 29. O dalších deset let později zůstalo 22 společností. A v roce 2003 figuruje ve světě asi 14 největších automobilových koncernů zabývajících se výrobou osobních automobilů. Nejvíce koncernů má sídlo v Německu a jsou to BMW Group, Daimler – Chrysler, Porsche a Volkswagen. USA, Japonsko a Jižní Korea mají každý dva zástupce z nejvýznamnějších automobilových výrobců osobních vozidel. Odborníci na automobilový průmysl označily Toyotu za nejvýznamnějšího výrobce osobních automobilů, ale odhadují že po roce 2008 má koncern Volkswagen rozšířit svojí výrobu v Indii a Číně a v Evropě měl by dosáhnout 1, 6 milionu vyrobených vozidel ročně, a díky tomu se stát největším výrobcem na světě.

9. ZÁVĚR

Diplomová práce hodnotila automobilový průmysl v České republice. Největší důraz byl kladen na analýzu současného stavu automobilového průmyslu v České republice.

Dílčím cílem, který byl nutný pro analýzu současného stavu automobilového průmyslu v České republice zpracovat, byla analýza stavu dopravního strojírenství před rokem 1990, kde byly brány v potaz jen závody na území dnešní České republiky. Jelikož před tímto rokem existovalo jiné vymezení automobilového průmyslu jsou do statistik zařazeny i opravy a výrobci železničních dopravních vozidel. Před rokem 1989 byl český automobilový průmysl rozvinut, ale nedosahoval technické úrovně zahraničních značek z vyspělých států. Nejlépe reprezentovali český automobilový průmysl výrobci nákladních automobilů, kteří naopak byly více než konkurence schopni na světových trzích.

Dalším cílem byla analýza transformace automobilového průmyslu po roce 1989, která přímo ovlivnila současná stav automobilového průmyslu v České republice. Zde je možné sledovat jakým způsobem se změnil počet výrobců v autoprůmyslu a jak se vyvíjely počty zaměstnanců v tomto období. Zde je nutné zmínit rok 1998, kdy se změnil systém investičních pobídek, a příliv zahraničních investorů se ještě zvýšil než tomu bylo doposud.

Analýza současného stavu automobilového průmyslu prokázala rozvoj automobilového průmyslu v České republice v několika hlediscích. V roce 2003 utržily společnosti podnikající v oblasti automobilového průmyslu téměř 320 miliard korun což bylo nejvíce ze všech průmyslových odvětví v České republice. Tyto společnosti zaměstnávaly přes 126 tisíc zaměstnanců, což bylo celkové třetí místo v průmyslovém odvětví. Společnost Škoda Auto a.s. se stala s 24 565 zaměstnanci největší nevládním zaměstnavatel v České republice. Ze statistik je také patrné, že tržby a počty zaměstnanců se nadále zvyšují a jejich zvyšování se i nadále předpokládá, což dokládají i noví světoznámí investoři jako jsou TPCA nebo Hyundai. A do České republiky proudí stále více výrobců dílů a dodavatelů, kteří zásobují výrobce motorových vozidel.

Česká republika je někdy označována za montážní linku pro Evropu. V roce 2005 se u nás vyrobilo přes půl milionu osobních aut. Po rozšíření výroby v Ovčárech u Kolína firmou TPCA, by mohlo být vyrobeno v České republice 800 až 850 tisíc osobních automobilů. V roce 2009 by mohly vyjet z montážní linky první vozy Hyundai

v moravskoslezských Nošovicích, pak by mohl počet ročně vyráběných vozidel v České republice překročit jeden milion za rok. S těmito výrobci přijdou na naše území další dodavatelé a tržby i počty zaměstnanců se budou dále zvyšovat. Jelikož česká vláda má systém investičních pobídek nastavený výhodně pro zahraniční investory, jsou to právě oni, kteří způsobili rozmach automobilového průmyslu. Jejich počet narůstá hlavně po roce 1998, kdy byl vytvořen systém investičních pobídek a nebyly upřednostňováni domácí čeští investoři a společnosti.

Většina příchozích zahraničních investorů do České republiky přišla kvůli kvalitní, ale především levné pracovní síle. Jelikož se zvyšují platy zaměstnanců každý rok o několik stovek korun zvyšují se i náklady společností na výrobu výrobků a snižuje se tím jejich zisk, proto zde existuje nebezpečí, že by mohli zavřít své závody a odejít do zemí, kde bude pracovní síla o mnoho levnější. Takovými státy mohou být Rumunsko, Bulharsko, Ukrajina nebo Rusko. Poté by opět přišlo v České republice mnoho zaměstnanců o práci. Jelikož v roce 2006 se předpokládá že automobiloví výrobci budou zaměstnávat 25% pracovníků v nestátním sektoru vzrostla by nezaměstnanost na vysoká čísla. To se stalo například ve Španělsku nebo v Portugalsku odkud odešli výrobci do Polska nebo Maďarska. Ve Francii a Anglii vyřešili drahou pracovní sílu najímání na práci lidi z Turecka, Pákistánu, Indonésie, Indie a severní Afriky, kteří se v zemích usadili a nyní jsou problémovými skupinami ve společnosti svých nových zemí.

Snadný odchod společností z České republiky by mohl být zapříčiněn také tím, že v naší zemi jen Škoda Auto a.s. se podílí na výzkumu a vývoji High-tech technologií. Většinou se vývoji zahraniční investoři věnují ve svých domovských státech nebo jinde ve světě a proto je Česká republika označována někdy za „montážní dílnu“ jelikož například společnost TPSA zde své automobily jen montuje z dílů, které odebírá od dodavatelů z České republiky, ale také z Polska nebo Slovenska.

Samozřejmě je v práci i analýza přímých zahraničních investic v automobilovém průmyslu v České republice, které ovlivňují toto odvětví a momentálně hýbou všemi zeměmi světa, které se snaží nalákat zahraniční investory na své území.

Nakonec je třeba zmínit vývoj automobilového průmyslu v Evropě a ve světě. Zde dochází ke slučování automobilových koncernů v nadnárodní společnosti, která vede k ovládnutí trhu s automobily. Trend automobilových společností je uzavírání závodů v zemích s dražší pracovní silou a výstavba nových, ve státech, kde je levnější pracovní síla a kde dostanou vysoké finanční úlevy.

Z tohoto všeho je možno usuzovat, že Česká republika získala mnoho významných zahraničních investorů, kteří pomáhají zvýšit ekonomiku a kupní sílu obyvatelstva. Ale záleží na vládě České republiky a obyvatelích země, aby v rámci legislativy a zákonů udržely výrobce v oblasti automobilového průmyslu ve svém státě.

Literatura a prameny:

AIA (2004): Podíly na trhu v České republice v roce 2003. Aktualizace k 1.5.2004, AIA, Praha.

AIA (2005): Ročenka Sdružení automobilového průmyslu. Aktualizace k 1.3.2005, AIA, Praha.

AIA (2005): Podíly na trhu v České republice v roce 2004. Aktualizace k 1.5.2005, AIA, Praha.

ALLEN, T. (2001): The automotive industry and candidate countries. Eurostat, Brusel.

AUTONEWS (2004): Guide to vehicle assembly plants in Europe. PwC Automotive Institute, Brusel

BLAŽEK, J. UHLÍŘ, D. (2002): Teorie regionálního rozvoje, Karolinum, 1. vydání, Praha

BOURASSA, F. (2000): La restructuration du secteur automobile en Europe Centrale : le rôle des investissements directs étrangers et la formation de réseaux de production. Actes du Gepriasa Réseau international. d'Evry-Val d'Essonne.

CARRILLO, J. (2004): Cars, carriers of regionalism. Palgrave-Macmillan, London.

CIHLA, R. (2005): Česko se mění na baštu automobilů. Mladá Fronta Dnes, Praha.

COOKE, P. MORGAN, K. (1998): The associational economy: Firms, regions and innovation, Oxford University Press, Oxford.

CZECHINVEST (2004): Investiční pobídky pro sektor zpracovatelského průmyslu. CzechInvest, Praha.

ČEKIA (2004): Sektorová analýza automobilového průmyslu. Čekia, Praha.

ČNB (1998): Přímé zahraniční investice. Česká národní banka, Praha.

ČNB (1999): Přímé zahraniční investice. Česká národní banka, Praha.

ČNB (2000): Přímé zahraniční investice. Česká národní banka, Praha.

ČNB (2001): Přímé zahraniční investice. Česká národní banka, Praha.

ČNB (2002): Přímé zahraniční investice. Česká národní banka, Praha.

ČNB (2003): Přímé zahraniční investice. Česká národní banka, Praha.

ČNB (2004): Přímé zahraniční investice. Česká národní banka, Praha.

ČSÚ (2005): Odvětvová klasifikace ekonomických činností. Aktualizace k 1.9.2005,
ČSÚ, Praha

DAEWOO (2003): Výroční zpráva Daewoo- Avia, Daewoo, Praha.

DAEWOO (2004): Výroční zpráva Daewoo- Avia, Daewoo, Praha.

DOMÁŇSKI, B. (1999) Structure, Regional Distribution and Selected Effects of Foreign Direct Investment in Polish Manufacturing in the 1990s. Wirtschaftsgeographische Studien, Wien.

DE SOTO, H. (1998): Other Way. Basic Books, Lima.

EIRO (2003): Industrial relations in the automotive sector. European Industrial Relations Observatory (EIRO), Dublin.

EUROPEAN COMMISSION (2002): Distribution and Servicing of Motor Vehicles in the European Union. Commission Regulation, Brusel.

FEITEN, R. (1995): Automobilzulieferer in Verdrängungswettbewerb. Arbeitgebe, Berlin

FREYSSENET, M. LUNG, Y. (2000): Between Globalization and Regionalization: What is the Future of the Automobile Industry in Global Strategies and Local Realities London & St Martin's Press, New York

FSÚ (1990): Jednotná klasifikace průmyslových výrobků a oborů. 1. svazek. Jednotná soustava sociálně ekonomických klasifikací a číselníků. Část 2, 4. vydání, SEVT, Praha.

HANKE, P. (2005): Změní výrobci z Kolína trh z automobily v České republice?. AutoMotoRevue, Praha.

I-POINT (2004): Kompletní analýza 30 sektorů v České republice. I-Point, Praha

JÜRGENS, U. (2003): Characteristics of the European Automotive System. Discussion Paper SP III, Würzburg..

KOLEKTIV. (2004): Automobile Produktion. WardAuto, Hannover.

KULHÁNEK, V. (2004): A Strategic Overview of Škoda's Future Plans, Škoda Auto a.s. Mladá Boleslav.

KULHÁNEK, V. (2004): Očekávaný vývoj automobilového průmyslu v České Republice a na Slovensku, Škoda Auto a.s. Mladá Boleslav.

KOŽÍŠEK, K. KRÁLÍK, J. (2003): Laurin&Klement-Škoda. Díl 1, Vznik legendy. 2. vydání, Moto Public, Brno.

KOŽÍŠEK, K. KRÁLÍK, J. (2003): Laurin&Klement-Škoda. Díl 2, Let Okřídleného šípku. 2. vydání, Moto Public, Brno.

- LARSSON, A. (2002): The development and regional significance of the automotive industrie: supplier parks in Western Europe. International Journal of Urban & Regional Research, Göteborg.
- LEPAPPE, Y. (2004): Le renouveau de l'industrie automobile en Europe Centrale et Orientale. MEE, Varšava.
- LUNG, Y. (2003): The Changing Geography of the European Automobile System. Universita Bordeaux, Bordeaux.
- MACNEILL, S. SRBLJANIN, A. a BENTLEY, G. (2002): Developments in the automotive industry 2000-2015. University of Birmingham, Birmingham.
- MAŘÍK, M. (2005): Česká republika bude za nedlouho automobilovou velmocí. hospodářské Noviny, Praha.
- MEYER, K.E. (2000): International Production Networks and Enterprise Transformation in Central Europe. Comparative Economic Studies, London
- MPO (2004): Panorama průmyslu v České republice za rok 2003. Aktualizace k 31.12.2003, MPO, Praha
- NELLISEN, G. (2002): Structural change in the European automotive sector, European Metalworkers' Federation, Brusel.
- OLIVÍK, P. (2005): Do jaké automobilky investovat? Japonsko letos zřejmě porazí USA. AutoMotoRevue, Praha.
- OLŠANSKÝ, L. (2005): Nejoblíbenější stále Škoda, ale zahraniční výrobci posilují pozice. Svět motorů, Praha.
- PAVLÍNEK, P. (2004): Regional development implications of foreign direct investment in Central Europe. University of Nebraska, Omaha.

- PAVLÍNEK, P. (2002): The Role of Foreign Direct Investment in the Privatization and Restructuring of the Czech Motor Industry. University of Nebraska, Omaha.
- PRICEWATERHOUSECOOPERS (2004): Fúze a akvizice ve střední a východní Evropě. PWC, Ostrava.
- PROCHÁZKA, L. (2001): České díly míří do aut cizích značek. Mladá Fronta Dnes, Praha.
- PROCHÁZKA, L. (2005): Ve středních Čechách vzniknou stovky dalších pracovních míst. Mladá Fronta Dnes, Praha.
- REES, G. (1999): Report on the economic prospects for the automotive industry in the UK and Europe, University Business School, Cardiff.
- REINAUD, G. (2001): Hard Times for the Automotive Industrie. BNP, Paris.
- SNTL. (1990): Statistická ročenka Českosloveské socialistické republiky 1989. SNTL, Praha.
- SRHOLEC, M. (2004): Přímé zahraniční investice v ČR, Český statistický úřad, Praha.
- STEM/MARK (2004): Automobilový průmysl z hlediska zaměstnanost a vzdělanosti. STEM/MARK, Praha.
- ŠKODA AUTO (2001): Škoda Auto a.s. Výroční zpráva 2000. Škoda Auto a.s.. Mladá Boleslav.
- ŠKODA AUTO (2002): Škoda Auto a.s. Výroční zpráva 2001. Škoda Auto a.s.. Mladá Boleslav.
- ŠKODA AUTO (2003): Škoda Auto a.s. Výroční zpráva 2002. Škoda Auto a.s.. Mladá Boleslav.

ŠKODA AUTO (2004): Škoda Auto a.s. Výroční zpráva 2003. Škoda Auto a.s.. Mladá Boleslav.

ŠKODA AUTO (2005): Škoda Auto a.s. Výroční zpráva 2004. Škoda Auto a.s.. Mladá Boleslav.

VAŠEK, P. (2002): Největší letošní expanze má jméno Siemens VDO Automotive. Hospodářské Noviny, Praha.

VAŠEK, P. (2005): Škodovka obhájila pozici nejobdivovanější firmy. Hospodářské Noviny, Praha.

VITURKA, M. (2000): Zahraniční investice a strategie regionálního rozvoje. Masarykova universita, Brno.

VÚSTE. (1975): Automobilový průmysl a motorizace. Výzkumný ústav strojírenské technologie a ekonomiky, Praha.

Seznam příloh:

- Příl. 1: Graf 1 Počet vyrobených aut na světě v roce 2003
- Příl. 2: Graf 2 Počet vyrobených nákladních aut ve světě v roce 2003
- Příl. 3: Graf 3 Počet vyrobených autobusů ve světě v roce 2003
- Příl. 4: Graf 4 Poměr využívání lokalit německými automobilovými společnostmi v letech 1997-2004
- Příl. 5: Graf 5 Prodejnost osobních automobilů na světových trzích v roce 2004
- Příl. 6: Graf 6 Počet osobních vozidel připadajících na 1 000 obyvatel
- Příl. 7: Graf 7 Počty pracovníků v automobilovém průmyslu v České republice v roce 2003
- Příl. 8: Mapa 1 Rozmístění výrobců osobních automobilů v Evropě
- Příl. 9: Legenda k mapě 1
- Příl. 10: Mapa 2 Regiony s největší koncentrací automobilového průmyslu v Evropě
- Příl. 11: Tab. 1 Zpracovatelský průmysl podle OKEČ
- Příl. 12: Tab. 2 Podniky před rokem 1990
- Příl. 13: Tab. 3 Stav přímých zahraničních investic v ČR v letech 2000–2003
(v mil. Kč)
- Příl. 14: Tab. 4 Automobilové společnosti v České republice v roce 2003
- Příl. 15: Tab. 5 Počty pracovníků v automobilovém průmyslu v roce 2003
- Příl. 16: Tab. 6 Mzdy pracovníků v automobilovém průmyslu v ČR v roce 2003
- Příl. 17: Tab. 7 Vlastnická struktura automobilových společností v ČR
- Tab. 8 Vlastnická struktura automobilových společností v ČR podle zemí
- Tab. 9 Celková vlastnická struktura automobilových společností v ČR
- Příl. 18: Tab. 10 Automobilové společnosti v Jihočeském kraji
- Příl. 19: Tab. 11 Automobilové společnosti v Jihomoravském kraji
- Příl. 20: Tab. 12 Automobilové společnosti v Karlovarském kraji
- Tab. 13 Automobilové společnosti v Královéhradeckém kraji
- Příl. 21: Tab. 14 Automobilové společnosti v Libereckém kraji
- Příl. 22: Tab. 15 Automobilové společnosti v Moravskoslezském kraji
- Příl. 23: Tab. 16 Automobilové společnosti v Olomouckém kraji
- Příl. 24: Tab. 17 Automobilové společnosti v Pardubickém kraji
- Příl. 25: Tab. 18 Automobilové společnosti v Plzeňském kraji
- Příl. 26: Tab. 19 Automobilové společnosti v Praze

Příl. 27: Tab. 20 Automobilové společnosti ve Středočeském kraji

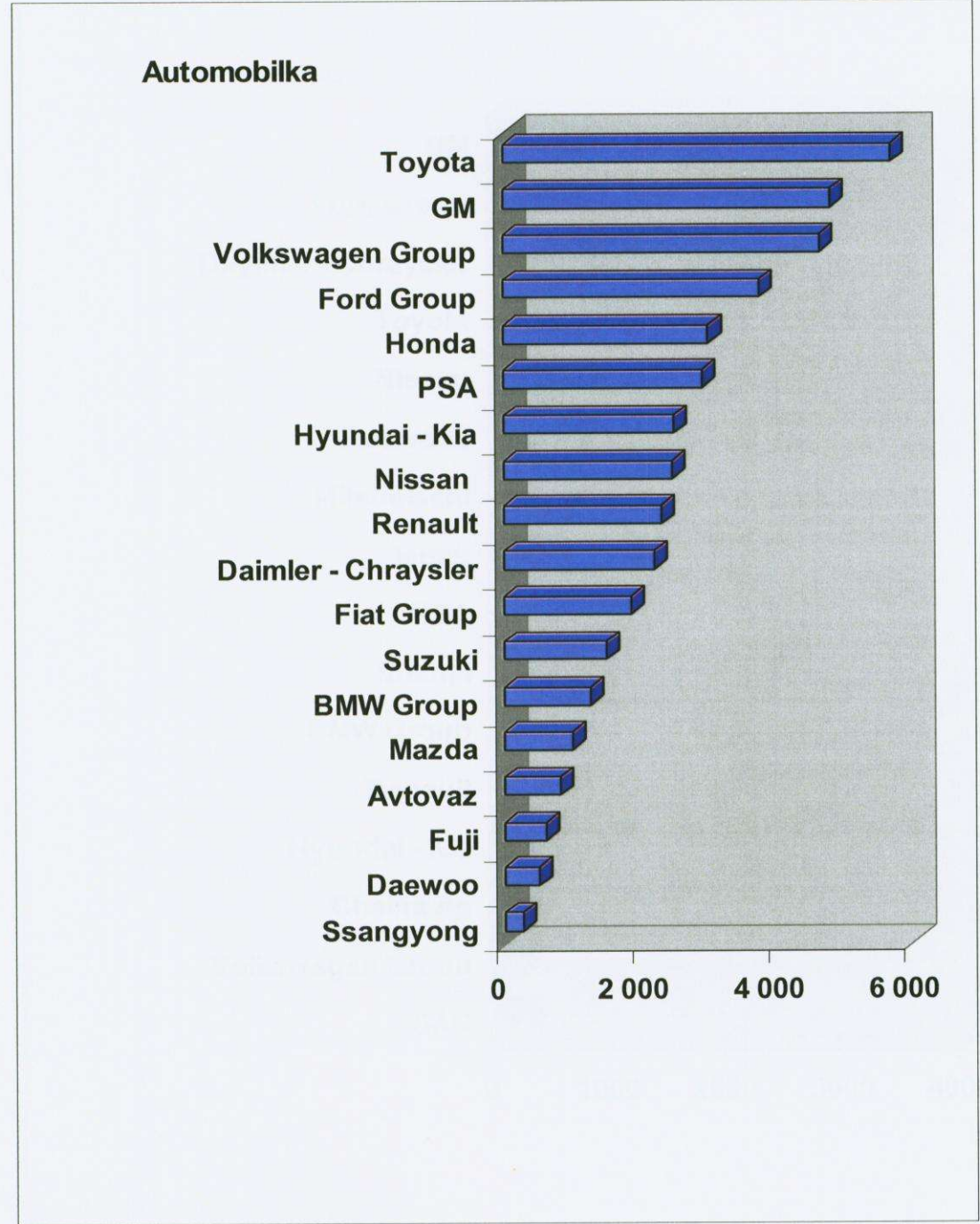
Příl. 28: Tab. 21 Automobilový společnosti v Ústeckém kraji

Příl. 29 Tab. 22 Automobilové společnosti na Vysočině

Příl. 30: Tab. 23 Automobilové společnosti ve Zlínském kraji

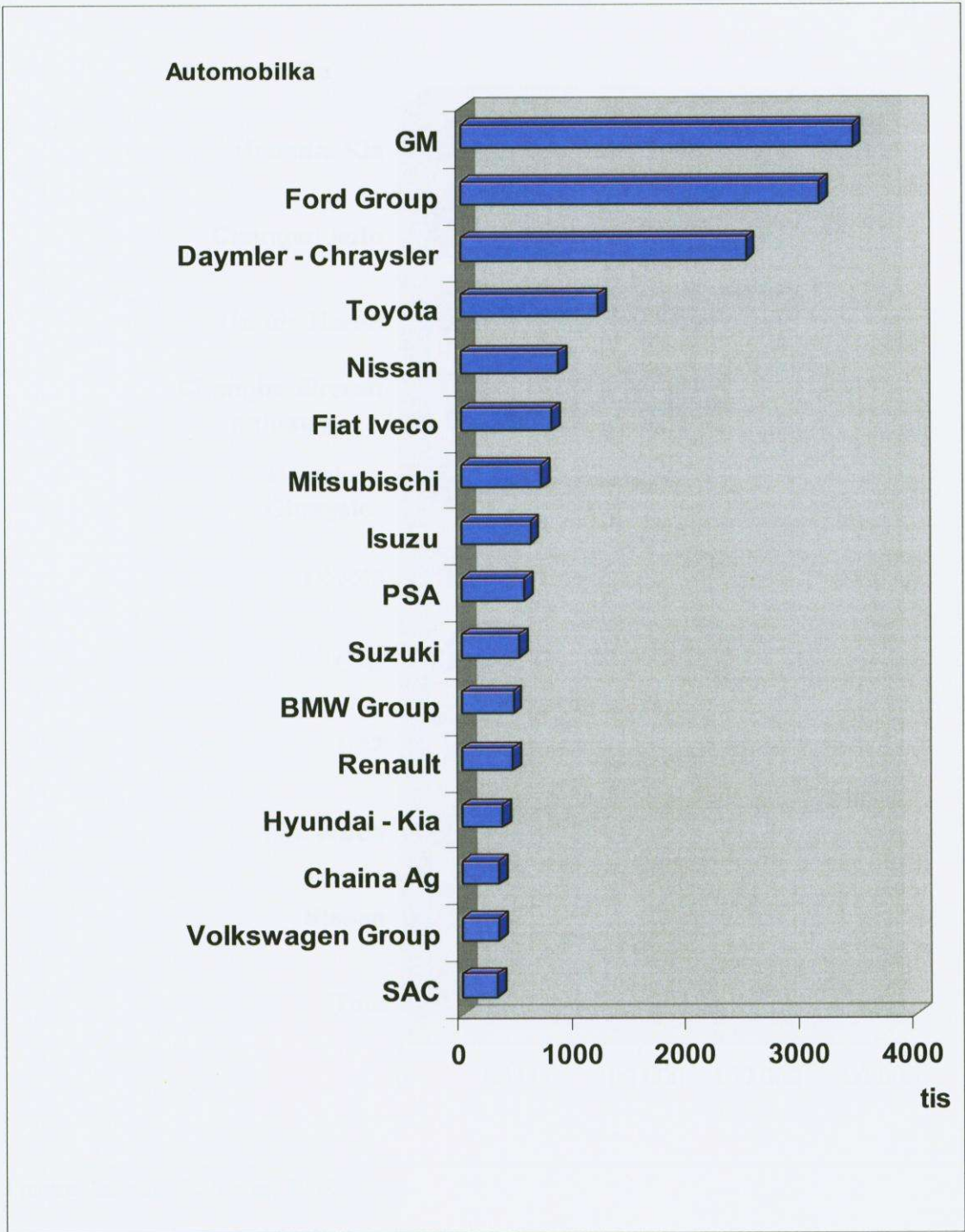
Příl.31: Tab. 24 Rozdíl zaměstnanců v jednotlivých okresech mezi roky 1989 a 2004

Graf 1 Počet vyrobených aut na světě v roce 2003



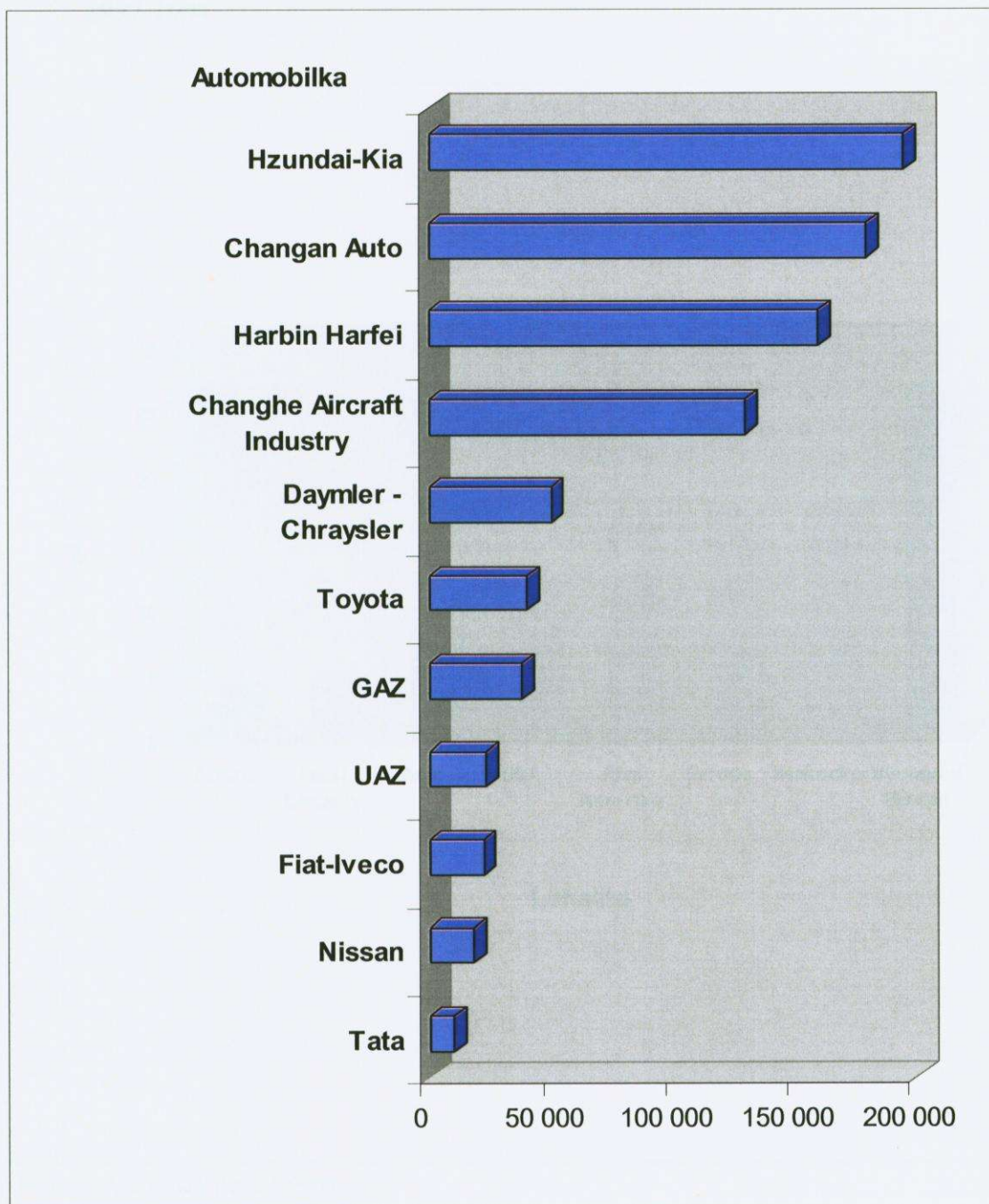
Pramen: Bourassa, d'Evry-Val d'Essonne, 2000.

Graf 2 Počet vyrobených nákladních aut ve světě v roce 2003



Pramen: Larsson, Götteborg, 2002.

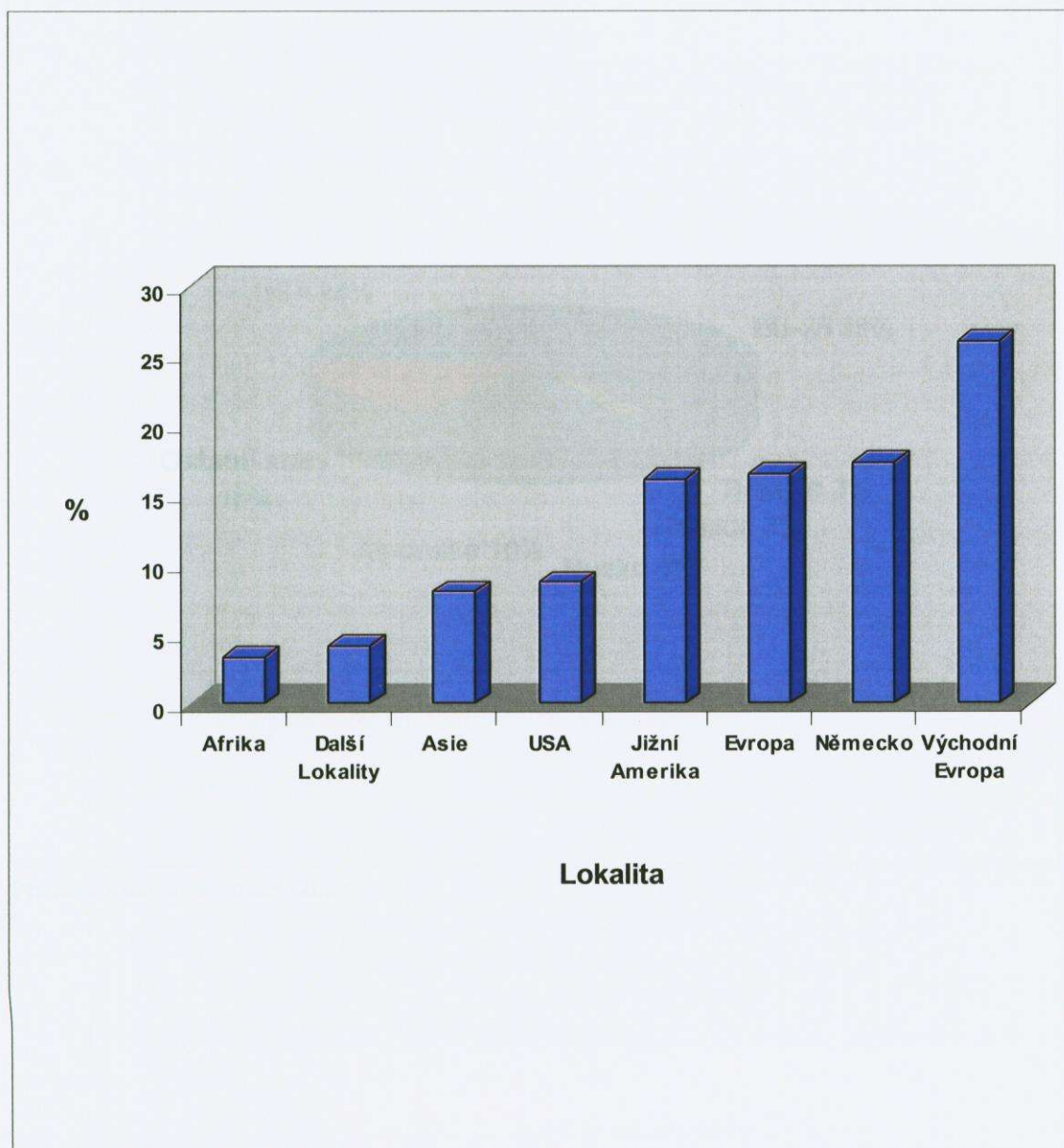
Graf 3 Počet vyrobených autobusů ve světě v roce 2003



Pramen: Larsson, Götteborg , 2002.

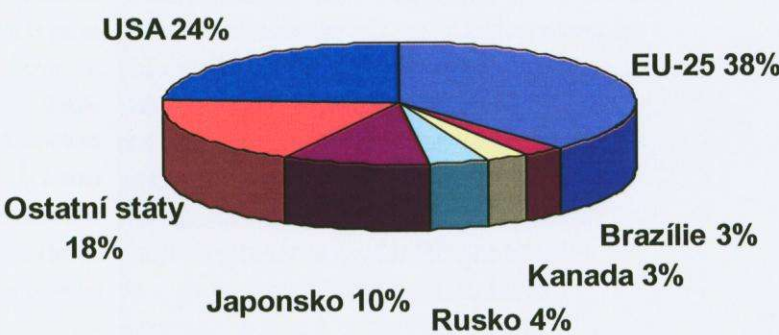
Příl. 4

Graf 4 Poměr využívání lokalit německými automobilovými společnostmi v letech 1997-2004



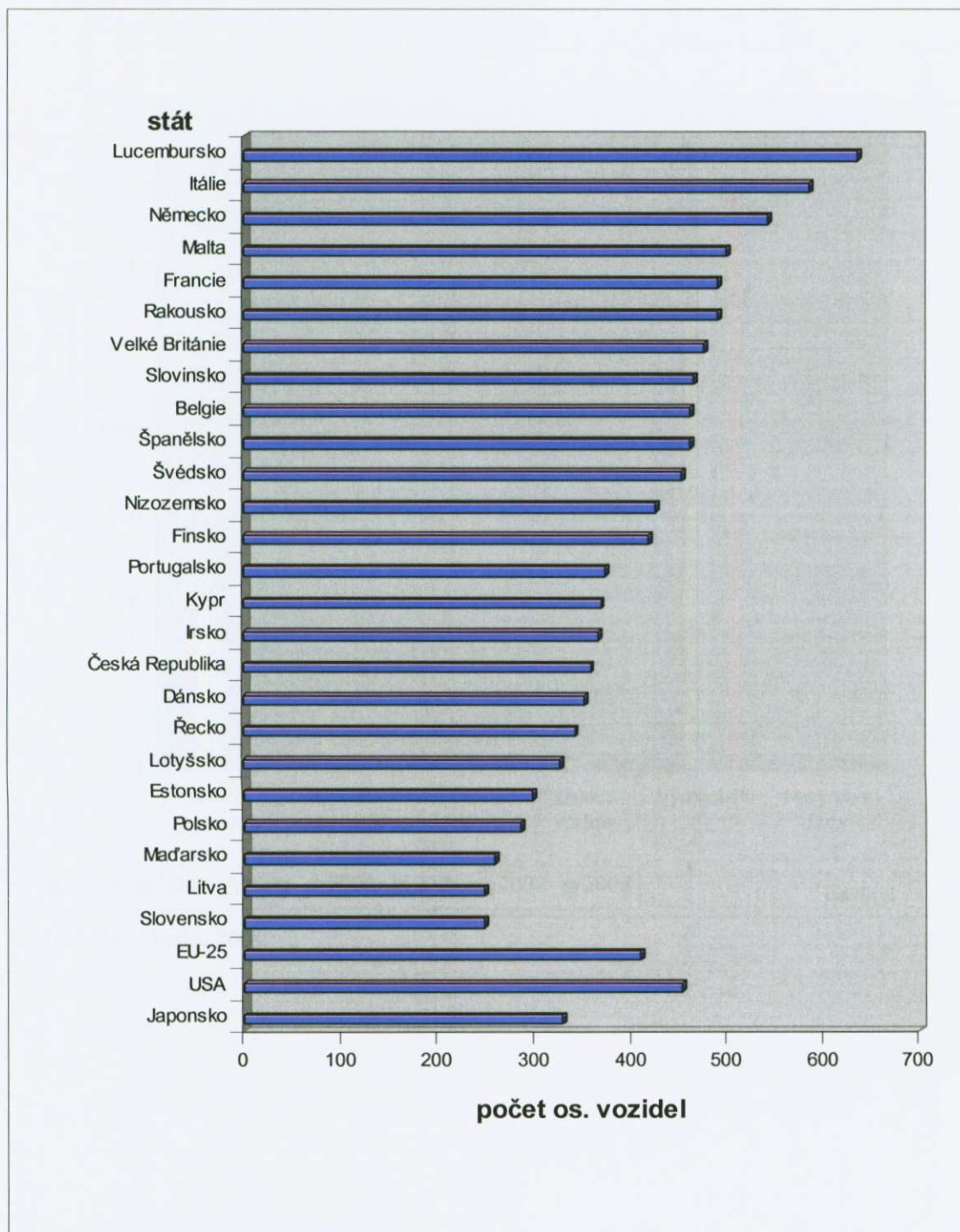
Pramen: Autonews, Brusel, 2004.

Graf 5 Prodejnost osobních automobilů na světových trzích v roce 2004



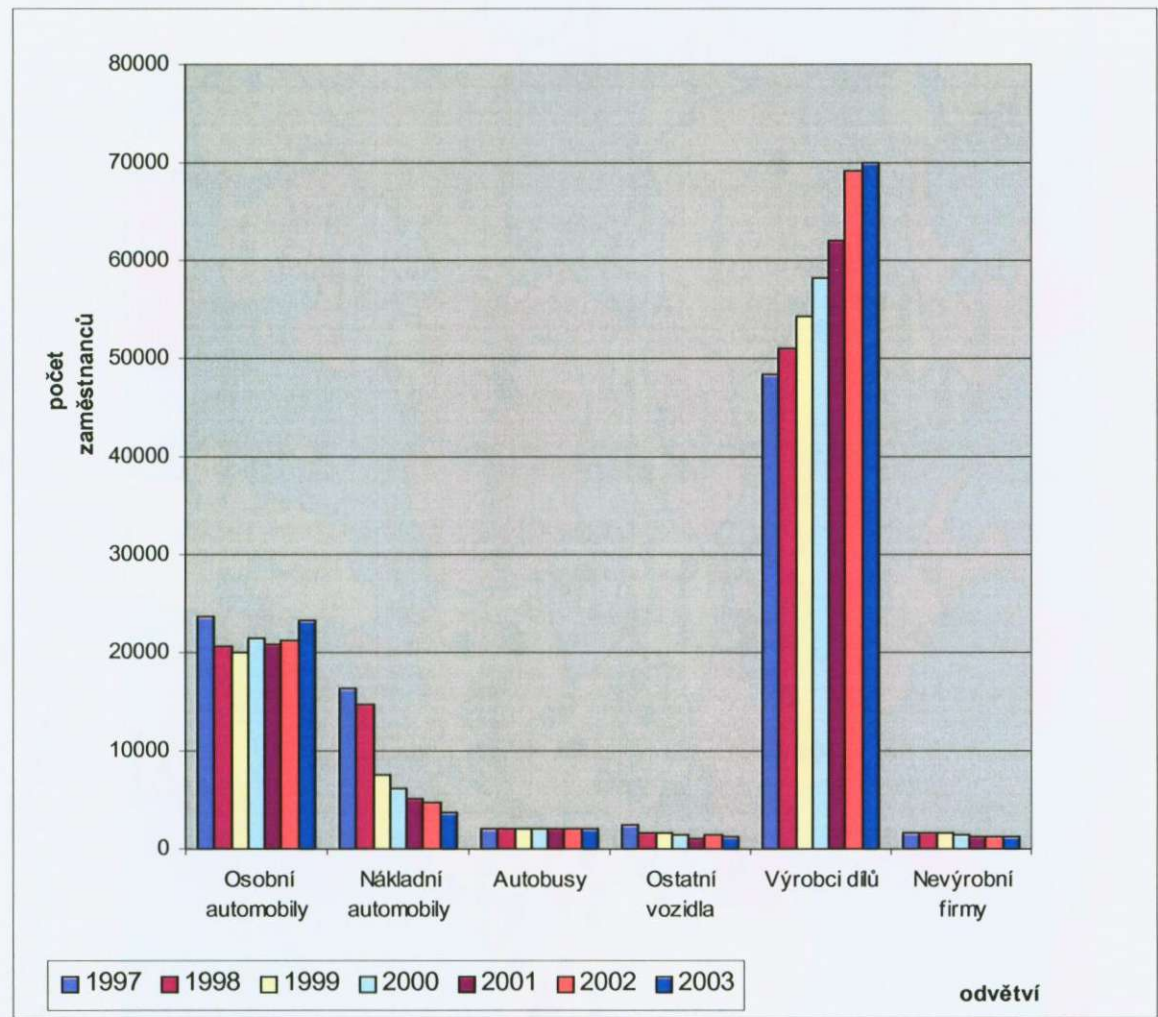
Pramen: Autonews, Brusel, 2004.

Graf 6 Počet osobních vozidel připadajících na 1 000 obyvatel



Pramen: Autonews, Brusel, 2004.

Graf 7 Počty pracovníků v automobilovém průmyslu v České republice v roce 2003



Pramen: AIA, Praha, 2004.

Příl. 8 Mapa 1 Rozmístění výrobců osobních automobilů v Evropě



Pramen: Autonews, 2004.

Legenda k mapě 1:

BMW Group

- 1 Regensburg, Německo
- 2 Mnichov Německo
- 3 Dingolfing Německo
- 4 Oxford VB
- 5 Leipzig Německo
- 6 Goodwood VB

DAIMLERCHRYSLER

- 1 Brémy Německo
- 2 Rastatt Německo
- 3 Sindelfingen Německo
- 4 Düsseldorf Německo
- 5 Ludwigsfelde Německo
- 6 Hambach Francie
- 7 Vitoria Španělsko

FIAT GROUP

- 1 Cassino, Italy Itálie
- 2 Melfi, Italy Itálie
- 3 Termini Imerese Itálie
- 4 Pomigliano d'Arco Itálie
- 5 Mirafiori, Italy Itálie
- 6 Maranello, Italy Itálie
- 7 Modena, Italy Itálie
- 8 Tychy, Poland Polsko
- 9 Bursa, Turkey Turecko
- A San Benedetto Itálie
- B Lieu Saint-Amand Francie

FORD

- 1 Southampton VB
- 2 Halewood VB
- 3 Gaydon VB
- 4 Newport Pagnell VB
- 5 Castle Bromwich VB
- 6 Solihull VB
- 7 Köln Německo
- 8 Saarbrücken Německo
- 9 Genk Belgie
- 10 Ghent Belgie
- 11 Gothenburg Švédsko
- 12 Uddevalla Švédsko
- 13 Valencia Španělsko
- 14 Kocaeli Turecko
- 15 St. Petersburg Rusko

GENERAL MOTORS

- 1 Bochum Německo
- 2 Eisenach Německo
- 3 Rüsselsheim Německo
- 4 Luton VB
- 5 Ellesmere Port VB
- 6 Antwerp Belgie
- 7 Zaragoza Španělsko
- 8 Azambuja Portugalsko
- 9 Gliwice Polsko
- 10 Trollhättan Švédsko

PSA/PEUGEOT-CITROEN

- 1 Aulnay-sous-Bois Francie
- 2 Rennes-la-Jannais Francie
- 3 Mulhouse Francie
- 4 Poissy Francie
- 5 Sochaux Francie
- 6 Vigo Španělsko
- 7 Madrid-Villaverde Španělsko
- 8 Mangualde Portugalsko
- 10 Trnava Slovensko
- A Kolin Česká republika

RENAULT

- 1 Batilly Francie
- 2 Dieppe Francie
- 3 Douai Francie
- 4 Flins Francie
- 5 Maubeuge Francie
- 6 Sandouville Francie
- 7 Palencia Španělsko
- 8 Valladolid Španělsko
- 10 Novo Město Slovinsko
- 11 Pitesti Rumunsko
- 12 Bursa Turecko

VOLKSWAGEN

- 1 Emden Německo
- 2 Hanover Německo
- 3 Mosel Německo
- 4 Wolfsburg Německo
- 5 Neckarsulm Německo
- 6 Ingolstadt Německo
- 7 Dresden Německo
- 8 Martorell Španělsko
- 9 Pamplona Španělsko
- 10 Setubal Portugalsko
- 11 Brussels Belgie
- 12 Sant'Agata Itálie
- 13 Crewe VB
- 14 Kvasiny Česká republika
- 15 Mlada Boleslav Česká republika
- 16 Vrchlabi Česká republika
- 17 Poznan Polsko
- 18 Bratislava Slovensko
- 19 Gyor Maďarsko
- 20 Sarajevo Bosna

TOYOTA

- 1 Burnaston VB
- 2 Ovar Portugalsko
- 3 Valenciennes Francie
- 4 Adapazari, Turecko
- A Kolin Česká republika

AVTOVAZ

- 3 Lutsck Ukrajina

BERTONE

- 4 Grugliasco Itálie

DAEWOO ROMANIA

- 5 Craiova Rumunsko

EVROCAR

- 6 Solomonovo Ukrajina

HEULIEZ

- 7 Cerizay Francie

HYUNDAI-KIA

- 10 Izmit Alikhya Turecko
- 11 Žilina Slovensko

LOTUS

- 14 Norwich VB

MAGNA STEYR

- 15 Graz Rakousko

McLAREN

- 16 Woking VB

MITSUBISHI

- 17 Tramagal Portugalsko
- 18 Born Nizozemí

NANJING

- 19 Longbridge VB

NISSAN

- 20 Barcelona Španělsko
- 21 Sunderland VB

OTOKAR

- 24 Arifiye Turecko

PININFARINA

- 25 San Giorgio Itálie
- 26 Bairo Canavese Itálie
- 27 Uddevalla Švédsko

PORSCHE

- 28 Leipzig Německo
- 29 Stuttgart Německo

SANTANA

- 30 Linares Španělsko

SUZUKI

- 33 Esztergom Maďarsko

UKRAVTO

- 35 Warsaw Polsko

VALMET AUTOMOTIVE

- 36 Uusikaupunki Finsko

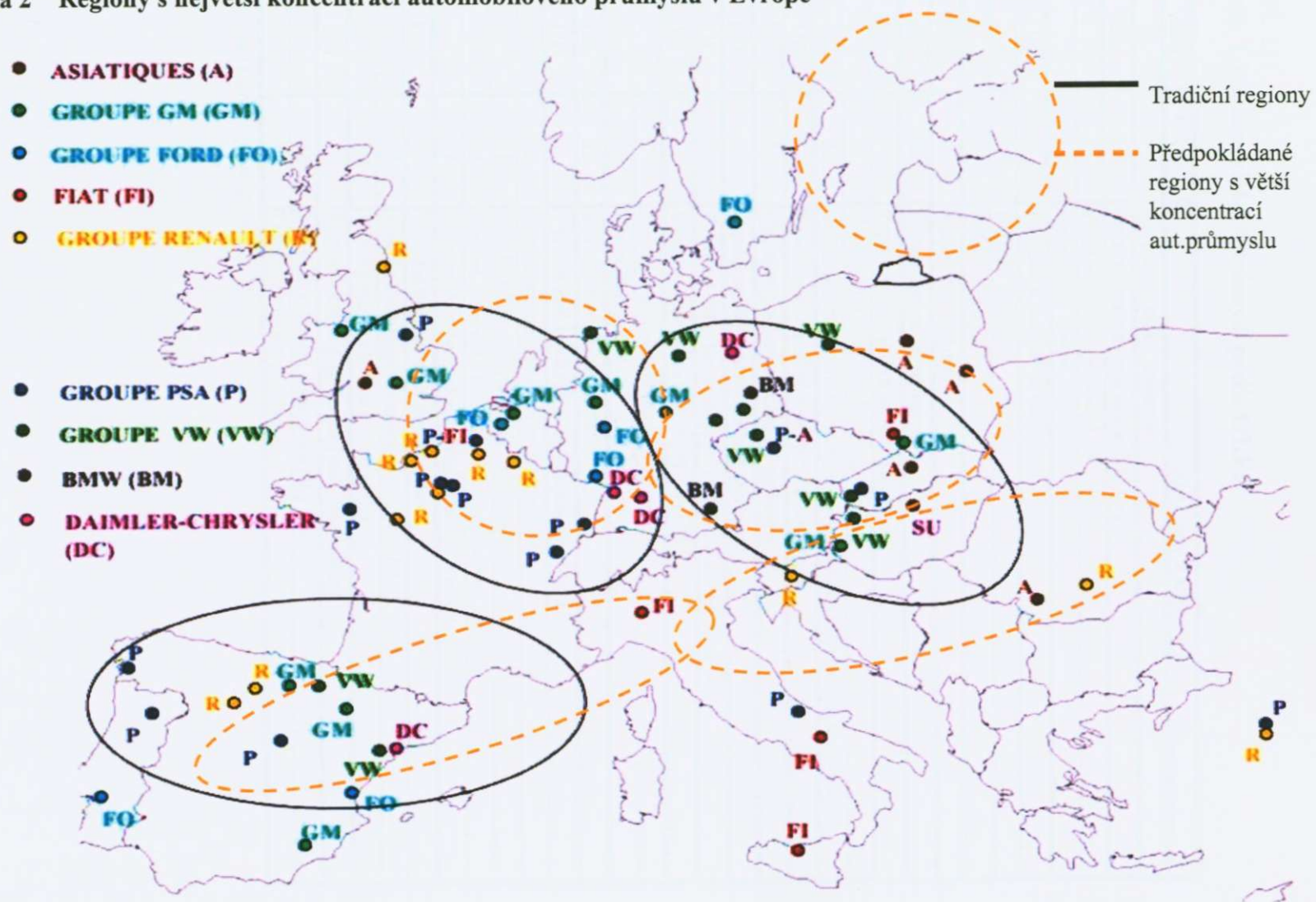
ZASTAVA

- 37 Kragujevac Srbsko

ZAO AVTOTOR

- 38 Kaliningrad Rusko

Příl. 10 Mapa 2 Regiony s největší koncentrací automobilového průmyslu v Evropě



Pramen: Lung.Y, 2004.

Tab. 1 Zpracovatelský průmysl podle OKEČ

Kód	OKEČ	Zkrácený název
D		Zpracovatelský průmysl
DA		Průmysl potravinářský a tabákový
	15	Výroba potravin a nápojů
	16	Zpracování tabáku
DB		Textilní a oděvní průmysl
	17	Textilní průmysl
	18	Oděvní průmysl
DC	19	Kožedělný průmysl
DD	20	Dřevozpracující průmysl
DE		Papírenský a polygrafický průmysl
	21	Výroba vlákniny, papíru a lepenky
	22	Vydavatelství, tisk a reprodukce zvukových a obrazových nahrávek
DF	23	Koksování a rafinérské zpracování ropy
DG	24	Chemický a farmaceutický průmysl
DH	25	Gumárenský a plastikářský průmysl
DI	26	Průmysl skla, keramiky, porcelánu a stavebních hmot
DJ		Výroba kovů a kovodělných výrobků
	27	Výroba kovů včetně hutního zpracování
	28	Kovodělný průmysl
DK	29	Výroba strojů a zařízení
DL		Výroba elektrických a optických přístrojů
	30	Výroba kancelářských strojů a počítačů
	31	Výroba elektrických strojů a přístrojů
	32	Výroba radiových televizních a spojovacích zařízení
	33	Zdravotnická technika, měřicí přístroje, optika
DM		Výroba dopravních prostředků
	34	Výroba dvoustopých motorových vozidel
	35	Výroba ostatních dopravních zařízení
DN		Zpracovatelský průmysl jinde neuvedený
	36	Nábytek a ostatní zpracovatelský průmysl
	37	Úprava druhotných surovin

Pramen: CzechInvest, Praha, 2004.

Tab. 2 Podniky před rokem 1990

Název podniku	Sídlo	Okres	Pododvětví	Počet zaměstnanců	Počet žen
Aero Vodochody	Kralupy na Vltavou	Mělník	256	161	102
Aero Vodochody	Vodochody	Praha-východ	256	3449	1183
Agrozet Brno	Brno	Brno	264	990	443
Agrozet Brno	Rousínov	Vyškov	265	555	140
Agrozet Jičín	Jičín	Jičín	264	2738	693
Agrozet Jičín	Libice nad Cidlinou	Nymburk	264	366	132
Agrozet Letovice	Letovice	Blansko	264	746	139
Agrozet Pelhřimov	Humpolec	Pelhřimov	264	829	182
Agrozet Pelhřimov	Kamenice nad Lipou	Pelhřimov	264	86	18
Agrozet Pelhřimov	Opatov	Jihlava	264	95	36
Agrozet Pelhřimov	Pelhřimov	Pelhřimov	264	1537	396
Agrozet Pelhřimov	Počátky	Pelhřimov	264	253	53
Agrozet Pelhřimov	Přibyslav	Havlíčkův Brod	264	268	60
Agrozet Pelhřimov	Rožmitál pod Třemšínem	Příbram	264	361	121
Agrozet Pelhřimov	Třešť	Jihlava	264	247	54
Agrozet Pelhřimov	Velké Meziříčí	Žďár nad Sázavou	264	127	26
Agrozet Prostějov	Komárov	Olomouc	264	684	173
Agrozet Prostějov	Prostějov	Prostějov	264	2885	663
Agrozet Roudnice	Roudnice nad Labem	Litoměřice	264	2175	577
Agrozet Zetot KP Brno	Brno	Brno	264	9361	2735
Agrozet Zetot KP Brno	Hanušovice	Šumperk	264	437	205
Agrozet Zetot KP Brno	Havlíčkův Brod	Havlíčkův Brod	264	601	122
Autobrzdy Jablonec nad Nisou	Hejnice	Liberec	265	310	145
Autobrzdy Jablonec nad Nisou	Jablonec nad Nisou	Jablonec nad Nisou	265	1711	642
Autobrzdy Jablonec nad Nisou	Jablonec nad Nisou	Jablonec nad Nisou	265	653	313
Autobrzdy Jablonec nad Nisou	Jilemnice	Semily	265	386	160
Autobrzdy Jablonec nad Nisou	Kraslice	Sokolov	265	407	142
Autobrzdy Jablonec nad Nisou	Rakovník	Rakovník	265	789	420
Autobrzdy Jablonec nad Nisou	Vrable	Olomouc	265	1085	547

Název podniku	Sídlo	Okres	Pododvětví	Počet zaměstnanců	Počet žen
Autopal Nový Jičín	Hluk	Uherské Hradiště	265	695	292
Avia Praha, Letňany	Brno	Brno	265	626	165
Avia Praha, Letňany	Horní Slavkov	Sokolov	265	72	50
Avia Praha, Letňany	Ivančice	Brno-venkov	265	652	256
Avia Praha, Letňany	Kutná Hora	Kutná Hora	265	432	267
Avia Praha, Letňany	Praha	Praha	265	5078	1569
Avia Praha, Letňany	Třinec	Frýdek Místek	265	89	59
AZNP Mladá Boleslav SP	Brno	Brno	266	145	30
AZNP Mladá Boleslav SP	Karlovy Vary	Karlovy Vary	266	92	19
AZNP Mladá Boleslav SP	Kvasiny	Rychnov nad Kněžnou	266	942	284
AZNP Mladá Boleslav SP	Liberec	Liberec	266	547	219
AZNP Mladá Boleslav SP	Mariáské Lázně	Cheb	266	136	34
AZNP Mladá Boleslav SP	Mladá Boleslav	Mladá Boleslav	266	14353	4343
AZNP Mladá Boleslav SP	Mladá Boleslav	Mladá Boleslav	266	201	44
AZNP Mladá Boleslav SP	Mladá Boleslav	Mladá Boleslav	266	88	36
AZNP Mladá Boleslav SP	Praha	Praha	266	208	41
AZNP Mladá Boleslav SP	Vrchlabí	Trutnov	266	1040	315
AZNP Mladá Boleslav SP	Žďár nad Sázavou	Žďár nad Sázavou	266	15	3
Buzuluk Komárov	Hořovice	Beroun	264	667	300
Buzuluk Komárov	Komárov	Beroun	264	2208	843
ČKD Praha	Praha	Praha	265	2888	1154
ČKD Praha	Praha	Praha	265	2520	521
ČKD Praha	Praha	Praha	265	538	236
ČKD Praha	Praha	Praha	265	515	236
ČKD Praha	Praha	Praha	265	385	114
ČSAO Brno	Brno	Brno	265	317	68
ČSAO Brno	Brno	Brno	265	296	56
ČSAO Brno	Brno	Brno	265	95	43
ČSAO Brno	Gottwaldov	Gottwaldov	265	352	52
ČSAO Brno	Holešov	Kroměříž	265	641	128
ČSAO Brno	Jihlava	Jihlava	265	142	31

Název podniku	Sídlo	Okres	Pododvětví	Počet zaměstnanců	Počet žen
ČSAO Brno	Kyjov	Hodonín	265	51	11
ČSAO Brno	Moravské Budějovice	Třebíč	265	21	4
ČSAO Brno	Uherské Hradiště	Uherské Hradiště	265	216	37
ČSAO Brno	Velké Meziříčí	Žďár nad Sázavou	265	29	4
ČSAO Brno	Znojmo	Znojmo	265	251	78
ČSAO České Budějovice	České Budějovice	České Budějovice	265	275	55
ČSAO České Budějovice	České Budějovice	České Budějovice	265	88	30
ČSAO České Budějovice	České Budějovice	České Budějovice	265	86	20
ČSAO České Budějovice	České Budějovice	České Budějovice	265	39	11
ČSAO České Budějovice	České Budějovice	České Budějovice	265	22	3
ČSAO České Budějovice	České Budějovice	České Budějovice	265	14	4
ČSAO České Budějovice	České Budějovice	České Budějovice	265	10	3
ČSAO České Budějovice	Dačice	Jindřichův Hradec	265	46	4
ČSAO České Budějovice	Humpolec	Pelhřimov	265	189	45
ČSAO České Budějovice	Humpolec	Pelhřimov	265	46	7
ČSAO České Budějovice	Humpolec	Pelhřimov	265	7	1
ČSAO České Budějovice	Jindřichův Hradec	Jindřichův Hradec	265	77	10
ČSAO České Budějovice	Kamenice nad Lipou	Pelhřimov	265	36	3
ČSAO České Budějovice	Pacov	Pelhřimov	265	16	3
ČSAO České Budějovice	Pelhřimov	Pelhřimov	265	12	2
ČSAO České Budějovice	Trhové sviny	České Budějovice	265	17	3
ČSAO České Budějovice	Týn nad Vltavou	České Budějovice	265	12	3
ČSAO České Budějovice	Volary	Prachatice	265	15	3
ČSAO hl. města Prahy	Praha	Praha	265	603	100
ČSAO hl. města Prahy	Praha	Praha	265	534	76
ČSAO hl. města Prahy	Praha	Praha	265	517	79
ČSAO hl. města Prahy	Praha	Praha	265	221	91
ČSAO Hradec Králové	Bašnice	Jičín	265	16	3
ČSAO Hradec Králové	Dvůr Králové nad Labem	Trutnov	265	242	40
ČSAO Hradec Králové	Dvůr Králové nad Labem	Trutnov	265	98	34
ČSAO Hradec Králové	Hořice	Jičín	265	156	29

Název podniku	Sídlo	Okres	Pododvětví	Počet zaměstnanců	Počet žen
ČSAO Hradec Králové	Hořice	Jičín	265	14	3
ČSAO Hradec Králové	Hořice	Jičín	265	10	1
ČSAO Hradec Králové	Hořice	Jičín	265	6	1
ČSAO Hradec Králové	Hradec Králové	Hradec Králové	265	159	11
ČSAO Hradec Králové	Hradec Králové	Hradec Králové	265	96	39
ČSAO Hradec Králové	Hradec Králové	Hradec Králové	265	72	37
ČSAO Hradec Králové	Hradec Králové	Hradec Králové	265	65	13
ČSAO Hradec Králové	Hradec Králové	Hradec Králové	265	58	11
ČSAO Hradec Králové	Hradec Králové	Hradec Králové	265	41	6
ČSAO Hradec Králové	Hradec Králové	Hradec Králové	265	37	6
ČSAO Hradec Králové	Hradec Králové	Hradec Králové	265	27	4
ČSAO Hradec Králové	Hradec Králové	Hradec Králové	265	27	1
ČSAO Hradec Králové	Jablonné nad Orlicí	Ústí nad Orlicí	265	27	5
ČSAO Hradec Králové	Jičín	Jičín	265	16	3
ČSAO Hradec Králové	Kostelec nad Orlicí	Rychnov nad Kněžnou	265	17	2
ČSAO Hradec Králové	Moravany	Pardubice	265	312	63
ČSAO Hradec Králové	Moravany	Pardubice	265	101	59
ČSAO Hradec Králové	Moravany	Pardubice	265	18	0
ČSAO Hradec Králové	Nový Bydžov	Hradec Králové	265	46	6
ČSAO Hradec Králové	Rokytnice v Orlických h.	Rychnov nad Kněžnou	265	30	4
ČSAO Hradec Králové	Semily	Semily	265	12	1
ČSAO Hradec Králové	Svoboda nad Úpou	Trutnov	265	7	1
ČSAO Hradec Králové	Trutnov	Trutnov	265	147	35
ČSAO Hradec Králové	Turnov	Semily	265	103	14
ČSAO Hradec Králové	Úpice	Trutnov	265	5	1
ČSAO Hradec Králové	Ústí nad Orlicí	Ústí nad Orlicí	265	42	5
ČSAO Hradec Králové	Ústí nad Orlicí	Ústí nad Orlicí	265	34	19
ČSAO Hradec Králové	Ústí nad Orlicí	Ústí nad Orlicí	265	11	1
ČSAO Hradec Králové	Vrchlabí	Trutnov	265	16	2
ČSAO Liberec	Česká Lípa	Česká Lípa	265	140	21
ČSAO Liberec	Jablonec nad Nisou	Jablonec nad Nisou	265	54	9

Název podniku	Sídlo	Okres	Pododvětví	Počet zaměstnanců	Počet žen
ČSAO Liberec	Liberec	Liberec	265	214	32
ČSAO Liberec	Liberec	Liberec	265	193	46
ČSAO Liberec	Liberec	Liberec	265	155	24
ČSAO Liberec	Liberec	Liberec	265	98	51
ČSAO Liberec	Liberec	Liberec	265	15	0
ČSAO Liberec	Liberec	Liberec	265	15	4
ČSAO Liberec	Liberec	Liberec	265	13	3
ČSAO Liberec	Liberec	Liberec	265	11	1
ČSAO Liberec	Litvínov	Most	265	33	6
ČSAO Liberec	Proboštov	Teplice	265	208	33
ČSAO Liberec	Proboštov	Teplice	265	41	23
ČSAO Liberec	Proboštov	Teplice	265	0	0
ČSAO Liberec	Proboštov	Teplice	265	0	0
ČSAO Liberec	Teplice	Teplice	265	46	9
ČSAO Liberec	Varnsdorf	Děčín	265	50	7
ČSAO Liberec	Žatec	Louny	265	20	5
ČSAO Olomouc	Bruntál	Bruntál	265	430	132
ČSAO Olomouc	Frýdlant nad Ostravicí	Frýdek Místek	265	73	14
ČSAO Olomouc	Krnov	Bruntál	265	24	4
ČSAO Olomouc	Olomouc	Olomouc	265	384	83
ČSAO Olomouc	Olomouc	Olomouc	265	89	36
ČSAO Olomouc	Opava	Opava	265	102	18
ČSAO Olomouc	Ostrava	Ostrava	265	406	107
ČSAO Olomouc	Přerov	Přerov	265	85	17
ČSAO Olomouc	Rožnov pod Radhoštěm	Vsetín	265	75	14
ČSAO Olomouc	Rýmařov	Bruntál	265	89	17
ČSAO Olomouc	Šumperk	Šumperk	265	62	10
ČSAO Olomouc	Vítkov	Opava	265	236	59
ČSAO Olomouc	Zábřeh	Šumperk	265	332	90
ČSAO Plzeň	Karlovy Vary	Karlovy Vary	266	68	9
ČSAO Plzeň	Plzeň	Plzeň	265	239	51

Název podniku	Sídlo	Okres	Pododvětví	Počet zaměstnanců	Počet žen
ČSAO Plzeň	Plzeň	Plzeň	265	147	39
ČSAO Plzeň	Přeštice	Plzeň-jih	265	21	4
ČSAO Plzeň	Stříbro	Tachov	265	52	7
ČSAO Plzeň	Sušice	Klatovy	265	44	6
ČSAO Plzeň	Třemošná	Plzeň-sever	265	30	5
ČSAO Praha 10	Brandýs nad Labem	Praha-východ	266	85	10
ČSAO Praha 9	Čáslav	Kutná Hora	265	504	82
ČSAO Praha 9	Hořovice	Beroun	265	47	6
ČSAO Praha 9	Hořovičky	Rakovník	266	25	3
ČSAO Praha 9	Praha	Praha	265	300	80
ČSAO Praha 9	Kolín	Kolín	265	73	9
ČSAO Praha 9	Kutná Hora	Kutná Hora	266	35	3
ČSAO Praha 9	Mělník	Mělník	265	41	11
ČSAO Praha 9	Mělník	Mělník	265	100	6
ČSAO Praha 9	Nymburk	Nymburk	266	16	1
ČSAO Praha 9	Poděbrady	Nymburk	266	45	6
ČSAO Praha 9	Slaný	Kladno	265	32	4
ČSAO Praha 9	Votice	Benešov	265	52	5
ČSAO Praha 9	Praha	Praha	265	60	31
ČSAO Praha 8	Benešov	Benešov	265	43	2
ČSAO Praha 9	Beroun	Beroun	266	54	9
ČZM Strakonice	Bavorov	Strakonice	266	25	19
ČZM Strakonice	Blatná	Strakonice	266	1038	248
ČZM Strakonice	Březnice	Tábor	266	341	176
ČZM Strakonice	Protivín	Písek	266	385	191
ČZM Strakonice	Strakonice	Strakonice	266	5866	1869
Desta Děčín	Bzenec	Hodonín	265	109	39
Desta Děčín	Vroutek	Louny	265	145	49
Drůbežářské mechanické závody	Bohdalice-Kožlany	Vyškov	264	192	51
Drůbežářské mechanické závody	Loděnice	Beroun	264	140	45
JAWA Týnec nad Sázavou	Benešov	Benešov	266	146	49

Název podniku	Sídlo	Okres	Pododvětví	Počet zaměstnanců	Počet žen
JAWA Týnec nad Sázavou	Divišov	Benešov	266	190	65
JAWA Týnec nad Sázavou	Jiříkov	Děčín	266	362	89
JAWA Týnec nad Sázavou	Mrač	Benešov	266	124	63
JAWA Týnec nad Sázavou	Týnec nad Sázavou	Benešov	266	1610	747
Jihlavan	Jihlava	Jihlava	264	1572	412
Jihočeské strojírný	Kaplice	Český Krumlov	264	1116	528
Jihočeské strojírný	Velešín	Český Krumlov	264	1908	609
Jiskra	Tábor	Tábor	265	1012	495
Karosa	Brandýs nad Orlicí	Ústí nad Orlicí	265	283	132
Karosa	Brno	Brno	265	77	20
Karosa	Hořice	Jičín	265	278	85
Karosa	Jaroměř	Náchod	265	287	110
Karosa	Polička	Svitavy	265	321	73
Karosa	Slatiňany	Chrudim	265	168	55
Karosa	Vysoké Mýto	Ústí nad Orlicí	265	2945	889
LET	Uherské Hradiště	Uherské Hradiště	265	5433	1778
LIAZ Liberec	Holýšov	Domažlice	265	1623	624
LIAZ Liberec	Jablonec nad Nisou	Jablonec nad Nisou	265	2185	458
LIAZ Liberec	Jablonec nad Nisou	Jablonec nad Nisou	265	988	341
LIAZ Liberec	Jablonec nad Nisou	Jablonec nad Nisou	265	562	92
LIAZ Liberec	Liberec	Liberec	265	960	203
LIAZ Liberec	Liberec	Liberec	265	763	193
LIAZ Liberec	Mělník	Mělník	265	276	79
LIAZ Liberec	Mnichovo Hradiště	Mladá Boleslav	265	2255	722
LIAZ Liberec	Ostrov	Karlovy Vary	265	152	3
LIAZ Liberec	Přerov	Přerov	265	443	118
LIAZ Liberec	Valdice	Jičín	265	210	0
Mesit	Uherské Hradiště	Uherské Hradiště	265	2784	1306
Metaz Týnec nad Sázavou	Hradec Králové	Hradec Králové	264	257	75
Metaz Týnec nad Sázavou	Ústí nad Labem	Ústí nad Labem	264	533	225
Mikrotechna	Deštné v Orlických hor.	Rychnov nad Kněžnou	265	31	20

Název podniku	Sídlo	Okres	Pododvětví	Počet zaměstnanců	Počet žen
Mikrotechna	Dolní Břežany	Praha-západ	265	2	0
Mikrotechna	Lipno nad Vltavou	Český Krumlov	265	46	44
Mikrotechna	Praha	Praha	265	672	249
Mikrotechna	Praha	Praha	265	2	1
Mikrotechna	Týn nad Vltavou	České Budějovice	265	380	203
Moravan	Otrokovice	Zlín	265	1797	602
Motor České Budějovice	Borovany	Borovany	265	48	34
Motor České Budějovice	České Budějovice	České Budějovice	265	1468	500
Motor České Budějovice	České Budějovice	České Budějovice	265	542	249
Motor České Budějovice	České Budějovice	České Budějovice	265	53	26
Motor České Budějovice	Nové Hrady	Nové Hrady	265	130	109
Motor České Budějovice	Vodňany	Písek	265	307	125
Motorlet	Brandýs nad Labem	Praha-východ	265	224	64
Motorpal	Batelov	Jihlava	265	344	135
Motorpal	Havlíčkův Brod	Havlíčkův Brod	265	401	135
Motorpal	Jemnice	Třebíč	265	422	151
Motorpal	Jihlava	Jihlava	265	2676	857
Motorpal	Telč	Jihlava	265	638	332
Motorpal	Velké Meziříčí	Žďár nad Sázavou	265	461	224
Motorpal	Znojmo	Znojmo	265	406	151
NHKG Ostrava	Ostrava	Ostrava	264	2173	614
NHKG Ostrava	Ostrava	Ostrava	265	1515	297
Opravný polních strojů	Vrable	Olomouc	264	164	39
Opravný zemědělských strojů	Dašice	Pardubice	264	423	126
Opravný zemědělských strojů	Holešov	Přerov	264	256	68
Opravný zemědělských strojů	Praha	Praha	264	400	141
Opravný zemědělských strojů	Velké Meziříčí	Žďár nad Sázavou	264	564	130
Orlican Chocẽň	Holice	Pardubice	265	69	47
Orlican Chocẽň	Chocẽň	Ústí nad Orlicí	265	1183	342
Orlican Chocẽň	Sopotnice	Ústí nad Orlicí	265	172	50
OZS Františkovy Lázně	Františkovy Lázně	Cheb	264	134	44

Název podniku	Sídlo	Okres	Pododvětví	Počet zaměstnanců	Počet žen
PAL Kroměříž	Kroměříž	Kroměříž	265	3182	1401
PAL Kroměříž	Morkovice-Slížany	Kroměříž	265	516	349
PAL Kroměříž	Valašské Klobouky	Zlín	265	901	488
PAL Praha-Kbely	Beroun	Beroun	265	295	198
PAL Praha-Kbely	Hajnice	Trutnov	265	206	110
PAL Praha-Kbely	Jírové u Prahy	Praha-západ	265	150	101
PAL Praha-Kbely	Praha	Praha	265	1861	845
PAL Praha-Kbely	Praha	Praha	265	148	92
PAL Praha-Kbely	Světlá nad Sázavou	Havlíčkův Brod	265	263	132
PAL Praha-Kbely	Teplice nad Metují	Náchod	265	318	243
Praga	Dačice	Jindřichův Hradec	265	1117	386
Praga	Hostivice	Praha-západ	265	145	54
Praga	Hrádek Nad Nisou	Liberec	265	716	271
Praga	Louny	Louny	265	665	256
Praga	Novosedly	Strakonice	265	415	153
Praga	Praha	Praha	265	3161	808
Praga	Praha	Praha	265	333	77
Praga	Praha	Praha	265	125	14
Praga	Praha	Praha	265	104	23
Praga	Praha	Praha	265	23	2
Praga	Příbram	Příbram	265	895	260
Rudy Letov	Praha	Praha	265	2492	720
Stroj Nak	Želatava	Třebíč	264	168	27
Strojírny a slévárny	Brandýs nad Labem	Praha-východ	265	1284	411
Strojírny a slévárny	Písečná	Ústí nad Orlicí	265	296	121
Strojírny a slévárny	Senice na Hané	Olomouc	265	665	210
Strojobal	Hejnice	Liberec	265	39	8
Strojobal	Lužec nad Vltavou	Mělník	264	247	83
Strojobal	Pacov	Pelhřimov	264	576	109
Středočeské dřevařské závody	Sedlčany	Příbram	264	358	140
Škoda Plzeň	Ostrov	Karlovy Vary	265	1952	627

Název podniku	Sídlo	Okres	Pododvětví	Počet zaměstnanců	Počet žen
Tatra Kopřivnice	Ceský Těšín	Karviná	265	57	17
Tatra Kopřivnice	Hodonín	Hodonín	265	44	15
Tatra Kopřivnice	Jičín	Jičín	265	103	21
Tatra Kopřivnice	Kopřivnice	Nový Jičín	265	13774	4792
Tatra Kopřivnice	Kopřivnice	Nový Jičín	265	118	56
Tatra Kopřivnice	Lipník nad Bečvou	Přerov	265	77	16
Tatra Kopřivnice	Nový Jičín	Nový Jičín	265	634	184
Tatra Kopřivnice	Ostrava	Ostrava	265	124	50
Tatra Kopřivnice	Příbor	Nový Jičín	266	1126	503
Tatra Kopřivnice	Slaný	Kladno	265	218	46
Technometra	Benešov	Benešov	264	344	146
Technometra	Praha	Praha	264	1114	354
Technometra	Semily	Semily	264	681	120
Technometra	Zbraslavice	Kutná Hora	264	178	102
Vagonka	Česká Lípa	Česká Lípa	265	1271	413
Vagonka	Studénka	Nový Jičín	265	4300	1480
Vagonka	Třebíšov	Klatovy	265	1050	246
Západočeské dřevařské závody	Mariánské Lázně	Cheb	265	18	2
ZTS	Brno	Brno	264	855	264
ZTS	Hermanův Městec	Chrudim	264	172	73
ZTS	Litomyšl	Svitavy	264	287	66
ZTS	Mělník	Mělník	265	494	146
ZTS	Praha	Praha	265	952	264
ZTS	Rosice	Brno-venkov	264	439	162
ZTS	Třemošnice	Chrudim	264	1707	546
ZTS	Ústí nad Labem	Ústí nad Labem	265	292	79
ZTS	Vrdy	Kutná Hora	265	220	76
Železniční opravný a strojírny	Česká Lípa	Česká Lípa	265	921	240
Železniční opravný a strojírny	Česká Třebová	Ústí nad Orlicí	265	755	172
Železniční opravný a strojírny	České Velenice	Jindřichův Hradec	265	910	280
Železniční opravný a strojírny	Děčín	Děčín	265	336	64

Název podniku	Sídlo	Okres	Pododvětví	Počet zaměstnanců	Počet žen
Železniční opravny a strojírny	Chomutov	Chomutov	265	403	119
Železniční opravny a strojírny	Kolín	Kolín	265	516	133
Železniční opravny a strojírny	Krnov	Bruntál	265	635	139
Železniční opravny a strojírny	Liberec	Liberec	265	443	92
Železniční opravny a strojírny	Louny	Louny	265	1120	318
Železniční opravny a strojírny	Nymburk	Nymburk	265	1690	409
Železniční opravny a strojírny	Ostrava	Ostrava	265	1288	329
Železniční opravny a strojírny	Plzeň	Plzeň	265	1577	399
Železniční opravny a strojírny	Praha	Praha	265	301	69
Železniční opravny a strojírny	Šumperk	Šumperk	265	1502	416

Pramen: FSU, Praha, 1990.

Tab. 3 Stav přímých zahraničních investic v ČR v letech 2000–2003 (v mil. Kč)

Název odvětví	31.12.2000	31.12.2001	31.12.2002	31.12.2003
Průmysl potravinářský a tabákový	39 303,5	43 396,8	49 203,5	53 812,6
Textilní a oděvní průmysl	11 047,7	12 487,8	12 610,7	11 309,9
Koždělný průmysl	-71,3	413,3	3 187,7	3 543,2
Dřevozpracující průmysl	4 023,1	5 648,2	5 386,2	6 620,2
Papírenský a polygrafický průmysl	21 304,2	26 685,1	25 022,1	28 656,9
Koksování a rafinérské zpracování ropy	8 785,2	8 508,5	8 000,9	8 158,8
Chemický a farmaceutický průmysl	25 519,8	22 809,6	29 961,6	28 228,7
Gumárenský a plastikářský průmysl	19 207,8	22 717,9	26 540,4	29 394,3
Průmysl skla, keramiky, porcelánu a stavebních hmot	47 948,9	52 063,5	52 936,7	58 594,0
Výroba kovů a kovodělných výrobků	29 546,7	33 568,2	37 658,7	53 820,5
Výroba strojů a zařízení	14 074,4	15 580,4	22 937,6	25 887,3
Výroba elektrických a optických přístrojů	32 956,4	51 313,1	58 696,4	67 151,2
Výroba dopravních prostředků	53 301,7	70 099,2	71 806,1	110 423,9
Zpracovatelský průmysl jinde neuvedený	5 243,3	3 748,5	9 585,2	4 108,8
Celkem zpracovatelský průmysl	312 191,4	369 040,1	413 533,8	486 167,1

Pramen: CzechInvest, Praha, 2004.

Tab. 4 Automobilové společnosti v České republice v roce 2003

Název firmy	Země majitele	Sídlo firmy	Hlavní a další závody	Počet zaměstnanců	Celkem zam. v podniku
A. RAYMOND JABLONEC	Španělsko	Jablonec nad Nisou		139	139
ABA CZECH	Švédsko	Hustopeče		248	248
AGADOS	ČR	Velké Meziříčí		145	145
AGC AUTOMOTIVE EUROPE	Japonsko	Bílina		822	822
AIRON TECHNIC	ČR	Hořice	Hořice	30	45
			Mladá Boleslav	15	
AISAN BITRON CZECH	Japonsko	Louny		170	170
AISIN EUROPE MANUFACTURING CZECH	Belgie	Písek		152	152
AKUMA	Lucembursko	Mladá Boleslav		630	630
ALEXANDR TYLL	ČR	Kolín	Kolín	62	95
			Praha	33	
ALFMEIER CZ	Německo	Plzeň		300	300
ALMET	ČR	Hradec Králové		160	160
ARVINMERITOR LVS LIBEREC	USA	Liberec		654	654
AUDATEX ČR	USA	Praha 4		20	20
AUTOBATERIE	Německo	Česká Lípa		222	222
AUTOKLUB BOHEMIA ASSISTANCE	ČR	Praha 8		60	60
AUTOPAL	USA	Nový Jičín		401	401
AUTOMOTIVE SAFETY COMPONENTS INT.	USA	Jevíčko		600	600
AVIA	Jižní Korea	Praha	Praha	1 100	1 100
BARUM CONTINENTAL	USA	Otrokovice		2350	2350
BENTLER ČR	Německo	Stráž nad Nisou		263	263
BEHR CZECH	Německo	Mnichovo Hradiště		350	350
BLATA	ČR	Blansko		280	280
BÖHM PLAST - TECHNIK	ČR	Česká Třebová		110	110
BUZULIK KOMÁROV	ČR	Komárov u Hořovic	Komárov u Hořic	1145	1 190
			Praha	45	
BOSAL ČR	Holandsko	Brandýs nad Labem		2 254	2 254

Název firmy	Země majitele	Sídlo firmy	Hlavní a další závody	Počet zaměstnanců	Celkem zam. v podniku
BOSCH	Německo	Praha 4	Praha 4	135	8 985
			Jihlava	6 000	
			Brno	850	
			České Budějovice	2 000	
BRANO GROUP	ČR	Hradec nad Moravicí	Hradec nad Moravicí	1 195	1 888
			Olomouc	0	
			Rakovník	0	
			Jablonec nad Nisou	693	
			Jilemnice	0	
			Jičín	0	
			Litovel	0	
			Ostrava	0	
BRISK TÁBOR	ČR	Tábor	Tábor	440	690
			Hradec Králové	250	
BROSE CZ	Německo	Kopřivnice		150	150
BTV PLAST	ČR	Havlíčkův Brod		600	600
C.I.E.B. KAHOVEC / K - BASS	Německo	Brandýs nad Orlicí		200	200
CONSTRUCT A&D PLUS	ČR	Velké Meziříčí	Velké Meziříčí	333	373
			Brno	40	
ČVUT v PRAZE	ČR	Praha		62	62
COLLINS&AIKMAN AUTOMOTIV	Belgie	Hodonín		171	171
CONTINENTAL TEVES CZECH REPUBLIK	Německo	Jičín		730	730
COOPER STANDARD AUTOMOTIV ČR	USA	Žďár nad Sázavou		381	381
ČZ	ČR	Praha 5	Praha 5	60	2 160
			Stakonice	2 000	
			Kralupy nad Vltavou	100	
DENSO MANUFACTURING CZECH	Japonsko	Liberec		943	943
DONALDSON CZECH REPUBLIC	Velká Británie	Klášteřec nad Ohří		153	153
D PLAST - EFECT	Švýcarsko	Zlín	Zlín	70	115
			Hrádek nad Nisou	45	

Název firmy	Země majitele	Sídlo firmy	Hlavní a další závody	Počet zaměstnanců	Celkem zam. v podniku
DURA AUTOMOTIVE	USA	Blatná		293	293
EATON INDUSTRIES	Nizozemí	Chomutov		1 182	1 182
EDSCHA BOHEMIA	Německo	Kamenice nad Lipou		80	80
EBERSPÄCHER	Německo	Praha 4	Praha	320	570
			Rakovník	250	
ELECTROPOLI GALVIA	Francie	Třemošnice	Třemošnice	183	463
			Český Dub	280	
EKOBUS	ČR	Praha	Praha	140	200
			Česká Lípa	60	
ESSA CZECH	Španělsko	Úvaly		144	144
FEDERAL - MOGUL	USA	Kostelec nad Orlicí		873	873
EUROTAXGLASS'S CZECH	Švýcarsko	Praha		45	45
FLEXIMA	ČR	Ústí nad Orlicí	Ústí nad Orlicí	189	309
			Pardubice	50	
			Liberec	30	
			Jihlava	40	
FEZKO	USA	Strakonice		350	350
FUTUBA CZECH	Japonsko	Havlíčkův Brod		230	230
GUMÁRNY ZUBŘÍ	ČR	Zubří		763	763
GRUBO ANTOLIN BOHEMIA	Španělsko	Chrastava	Chrastava	321	766
			Mladá Boleslav	220	
			Trutnov	125	
GUMOTEX	ČR	Břeclav	Břeclav	1 738	3 414
			Zlín	1 676	
HAYES LEMMERZ ALUKOLA	USA	Ostrava		227	227
HAYES LEMMERZ AUTOKOLA	USA	Ostrava		301	301
HPBO CZECH	Německo	Mnichovo Hradiště		0	0
HEKRA OPAVA	ČR	Opava		81	81
HELLA AUTOTECHNIK	ČR	Mohelnice		680	680
H.L.F	ČR	Hajnice		143	143

Název firmy	Země majitele	Sídlo firmy	Hlavní a další závody	Počet zaměstnanců	Celkem zam. v podniku
HP - PELZER	Německo	Plzeň	Plzeň	637	637
IBS EXPERT	ČR	Praha		30	30
IDEAL AUTOMOTIVE BOR	Německo	Tachov		311	311
INDET SAFETY SYSTÉM	Japonsko	Vsetín		76	76
INTIER AUTOMOTIVE SEATING CHOMUTOV	Kanada	Chomutov		343	343
INVENSIS APPLIANCE CONTROLS	Lucembursko	Olomouc		404	404
IRCR MANUFACTURING	Nizozemí	Příbram		587	587
JAWA MOTO	ČR	Týnec nad Sázavou		670	670
JIHOSTROJ	ČR	Velešín		675	675
KAMAX	Německo	Turnov		320	320
KAROSA	Francie	Vysoké Mýto		1600	1600
KABELOVÉ A ELEKTRICKÉ SYSTÉMY	ČR	Vratimov		340	340
KAROSERIA	ČR	Brno		104	104
KARSIT	ČR	Jaroměř	Jaroměř	741	1941
			Příbram	1200	
KASTEK UB	ČR	Uherský Brod		140	140
KAUTEX TEXTRON BOHEMIA	Německo	Kněžnost		378	378
KDYNÍUM	ČR	Kdyně		575	575
KIEKERT - CS	Německo	Přelouč		1 125	1 125
KLEIN & BLAŽEK	ČR	Štítý		400	400
KNORR - BREMSE	Německo	Hejnice		325	325
KOITO CZECH	Japonsko	Louny		363	363
KOSTAL CZ	Německo	Zdice		1 000	1 000
KOVOHUTĚ PŘÍBRAM NÁSTUPNICKÁ	Nizozemí	Příbram		315	315
KOYO STEERING SYSTÉM CZECH	Japonsko	Plzeň		245	245
KYB MANUFACTURING CZECH	Japonsko	Pardubice		214	214
L.A.F.	ČR	Liberec		170	170
LENAM	ČR	Liberec		27	27
LUCAS VARITY	USA	Jablonec nad Nisou		905	905

Název firmy	Země majitele	Sídlo firmy	Hlavní a další závody	Počet zaměstnanců	Celkem zam. v podniku
MACAS ESI	Francie	Plzeň	Plzeň	0	300
			Mladá Boleslav	300	
MAGNETON	ČR	Kroměříž		963	963
MANN + HUMMEL	Německo	Okříšky		646	646
MARBO@CZ (DEFEND GROUP)	ČR	Praha		20	20
MARS SVRATKA	ČR	Svratka		333	333
METAL PROGRES	Francie	Strakonice		428	428
METALIS NEJDEK	ČR	Nejdek u K.V.		701	701
METALPLAST	ČR	Lipník nad Bečvou		121	121
METACO BO.BR.	ČR			50	50
METAL ÚSTÍ NAD LABEM	Německo	Trmice		700	700
MEYSTER	Itálie	Strakonice		235	235
MITAS	ČR	Praha		500	500
MITSUBISHI ELECTRIC AUTOMOTIV CZECH	Japonsko	Kladno		294	294
MODELÁRNA LIAZ	ČR	Liberec		62	62
MONROE CZECHIA	USA			251	251
MOTOR JIKOV TLAKOVÁ SLÉVÁRNA	ČR	České Budějovice		250	250
MOTOR JIKOV	ČR	České Budějovice		1 100	1 100
MOTOR JIKOV STROJÍRENSKÁ	ČR	Soběslav		330	330
MOTORPAL	ČR	Jihlava		1 933	1 933
MTX	ČR	Praha		80	80
MUBEA	Německo	Žebrák	Žebrák	230	345
			Prostějov	115	
NEMAK EUROPE	Mexico	Most		1 378	1 378
NOVAK CV	ČR	Chomutov		350	350
PAL INTERNATIONAL	Kanada	Praha		450	450
PANASONIC AVC NETWORKS CZECH	Japonsko	Plzeň		150	150
PANAV	ČR	Senice na Hané		355	355
PARKER HANIFIN INDUSTRIAL	Německo	Chomutov		350	350
PEKM KABELTECHNIK	Německo	Liberec		900	900

Název firmy	Země majitele	Sídlo firmy	Hlavní a další závody	Počet zaměstnanců	Celkem zam. v podniku
PEGUFORM BOHEMIA	ČR	Liberec	Liberec	355	2 473
			Libáň	1 416	
			Nymburk	702	
PÉROVNA	ČR	Praha		168	168
PLASTIKA	ČR	Kroměříž		305	305
PRAGA LOUNY CZ	ČR	Louny		505	505
RECTICEL CZECH AUTOMOTIVE	Belgie	Mladá Boleslav	Mladá Boleslav	75	111
			Teplice	36	
RICARDO PRAGUE	Velká Británie	Praha		85	85
RIETIER CZ	Švýcarsko	Choceň		393	393
RUBENA	ČR	Hradec Králové	Hradec Králové	2 215	2 431
			Náchod	4	
			Velké Poříčí	212	
SAFINA	ČR	Jesenice		200	200
SAINT-GOBAIN SEKURIT ČR	Francie	Hořovice		300	300
SATREMA INT.	ČR	Praha		25	25
SECO GROUP	ČR	Jičín	Jičín	1 100	1 608
			Praha	508	
SENIOR	Švýcarsko	Olomouc		200	200
SHOWA ALUMINIUM CZECH	Japonsko	Kladno		439	439
SIEMENS VDO AUTOMOTIV	Německo	Brandýs nad Labem		2674	3 291
		Nový Jičín		432	
		Mladá Boleslav		100	
		Mohelnice		85	
SOR LIBCHAVY	ČR	Libchavy		321	321
SVA HOLÝŠOV	ČR	Holýšov		150	150

Název firmy	Země majitele	Sídlo firmy	Hlavní a další závody	Počet zaměstnanců	Celkem zam. v podniku
SWELL	Německo	Hořice	Hořice	67	67
			Vimperk	0	
			Plzeň	0	
			Chudeřice	0	
			Mladá Boleslav	0	
			Praha	0	
			Vrchlabí	0	
			Brno	0	
			Mohelnice	0	
			Kvasiny	0	
ŠKODA AUTO	Německo	Mladá Boleslav	Mladá Boleslav	22 085	24 565
			Kvasiny	1 365	
			Vrchlabí	1 115	
TATRA	USA	Kopřivnice		3 800	3 800
TECHNICKÁ UNIVERSITA V LIBERCI	ČR	Liberec		23	23
TEMAK	Nizozemí	Zvěřinec		300	300
TESLA BLATNÁ	ČR	Blatná		360	360
TG SAFETY SYSTÉM CZECH	Japonsko	Chomutov		350	350
THT	ČR	Polička		260	260
TI AUTOMOTIV AC	Velká Británie	Mladá Boleslav		273	273
TIMKEN ČR	Nizozemí	Olomouc		373	373
TOMATEX OTROKOVICE	ČR	Otrokovice		170	170
TRCZ	Japonsko	Litoměřice		270	270
TRW AUTOELEKTRONIKA	USA	Benešov		800	800
TRW CARR	USA	Mladá Boleslav		1 122	1 122
TRW - DAS	USA	Dačice		500	500
TRW VPLANT	USA	Praha		515	515

Název firmy	Země majitele	Sídlo firmy	Hlavní a další závody	Počet zaměstnanců	Celkem zam. v podniku
TÜV UVMV	Německo	Praha	Praha	170	170
			České Budějovice	0	
			Plzeň	0	
			Brno	0	
			Olomouc	0	
			Ostrava	0	
			Otrokovice	0	
			Ústí nad Labem	0	
TYCO ELECTRONIC CZECH	Lucembursko	Brno-venkov		1300	1300
UNITOOLS CZ	Německo	Valašské Meziříčí		187	187
UNIVERZITA OBRANY V BRNĚ	ČR	Brno		15	15
WAGON AUTOMOTIV				290	290
VALEO AUTOKLIMATIZACE	Francie	Rakovník	Rakovník	430	1110
			Humpolec	170	
			Praha	230	
			Žebrák	280	
VELVANA	ČR	Velvary		150	150
WITTE NEJDEK	Německo	Nejdek u K.V.		1500	1500
VIZA AUTO CZ	Španělsko	Plzeň		250	250
ZETOR	ČR	Brno		4 850	4 983
		Havlíčkův Brod		83	
ZEVETA BOJKOVICE	Německo	Bojkovice		50	50
ZEXEL VALEO COMPRESSOR CZECH	Japonsko	Pelhřimov		483	483
ZKL KLÁŠTEREC	Slovesko	Kláštrec nad Ohří		400	400

Pramen: AIA, Praha, 2004, vlastní výpočty.

Příl. 15

Tab. 5 Počty pracovníků v automobilovém průmyslu v roce 2003

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Osobní automobily	23 700	20 526	19 933	21 478	20 896	21 211	23 345
Nákladní automobily	16 357	14 680	7 498	6 201	5 145	4 773	3 682
Autobusy	2 011	2 112	2 098	2 055	2 048	2 074	2 068
Ostatní vozidla	2 458	1 547	1 532	1 403	1 078	1 374	1 206
Výrobci dílů	48 362	50 967	54 340	58 196	62 053	69 220	70 061
Nevýrobní firmy	1 603	1 577	1 536	1 406	1 320	1 286	1 247

Pramen: AIA, Praha, 2004.

Příl. 16

Tab. 6 Mzdy pracovníků v automobilovém průmyslu v ČR v roce 2003

Kraj	Průměrná mzda v aut. spol(kč)	Prům. měs. mzda(kč)
Jihočeský	16 441	14 883
Jihomoravský	14 998	15 198
Karlovarský	11 615	14 475
Královehradecký	16 002	14 751
Liberecký	19 288	15 102
Moravskoslezský	18 028	15 827
Olomoucký	17 032	14 305
Pardubický	15 983	14 585
Plzeňský	15 191	14 271
Hl. město Praha	18 522	21 081
Středočeský	21 077	16 572
Ústecký	15 145	15 317
Vysočina	14 204	14 492
Zlínský	20 362	14 696
ČR	18 627	16 817

Pramen: Statistika AIA Podíly na trhu v ČR v roce 2004

Tab. 7 Vlastnická struktura automobilových společností v ČR

Stát	Počet závodů
Belgie	4
ČR	87
Francie	12
Japonsko	9
Jižní Korea	1
Kanada	2
Lucembursko	2
Mexiko	1
Německo	55
Nizozemí	7
Slovensko	1
Španělsko	6
Švédsko	1
Švýcarsko	4
USA	17
Velká Británie	3

Pramen: AIA, Praha, 2004, vlastní výpočty.

Tab. 8 Vlastnická struktura automobilových společností v ČR podle zemí

Stát	Počet závodů
ČR	87
Japonsko	9
Německo	55
USA	17
Ostatní	19
Ostatní ev. země	25

Pramen: AIA, Praha, 2004, vlastní výpočty.

Tab. 9 Celková vlastnická struktura automobilových společností v

Stát	Počet závodů
ČR	87
Ostatní vlastníci	125

Pramen: AIA, Praha, 2004, vlastní výpočty.

Tab. 10 Automobilové společnosti v Jihočeském kraji

Název firmy	Země majitele	Sídlo firmy	Hlavní a další závody	Okres	Počet zaměstnanců
AISIN EUROPE MANUFACTURING CZECH	Belgie	Písek		Písek	152
BOSCH	Německo	Praha 4	České Budějovice	České Budějovice	2 000
BRISK TÁBOR	ČR	Tábor		Tábor	440
ČZ	ČR	Praha 5	Stakonice	Stakonice	2 000
DURA AUTOMOTIVE	USA	Blatná		Strakonice	293
FEZKO	USA	Strakonice		Strakonice	350
JIHOSTROJ	ČR	Velešín		Český Krumlov	675
METAL PROGRES	Francie	Strakonice		Strakonice	428
MEYSTER	Itálie	Strakonice		Strakonice	235
MOTOR JIKOV TLAKOVÁ SLÉVÁRNA	ČR	České Budějovice		České Budějovice	250
MOTOR JIKOV	ČR	České Budějovice		České Budějovice	1 100
MOTOR JIKOV STROJÍRENSKÁ	ČR	Soběslav		Tábor	330
SWELL	Německo	Hořice	Vimperk	Prachatice	0
TESLA BLATNÁ	ČR	Blatná		Strakonice	360
TRW - DAS	USA	Dačice		Jindřichův Hradec	500
TÜV UVMV	Německo	Praha	České Budějovice	České Budějovice	0

Pramen: AIA, Praha, 2004, vlastní výpočty.

Tab. 11 Automobilové společnosti v Jihomoravském kraji

Název firmy	Země majitele	Sídlo firmy	Hlavní a další závody	Okres	Počet zaměstnanců
ABA CZECH	Švédsko	Hustopeče		Břeclav	248
BLATA	ČR	Blansko		Blansko	280
BOSCH	Německo	Praha 4	Brno	Brno	850
CONSTRUCT A&D PLUS	ČR	Velké Meziříčí	Brno	Brno	40
COLLINS&AIKMAN AUTOMOTIV	Belgie	Hodonín		Hodonín	171
GUMOTEX	ČR	Břeclav		Břeclav	1 738
KAROSERIA	ČR	Brno		Brno	104
SWELL	Německo	Hořice	Brno	Brno	0
TÜV UVMV	Německo	Praha	Brno	Brno	0
TYCO ELECTRONIC CZECH	Lucembursko	Brno-venkov		Brno-venkov	1 300
ZETOR	ČR	Brno		Brno	4 850
UNIVERZITA OBRANY V BRNĚ	ČR	Brno		Brno	15

Pramen: AIA, Praha, 2004, vlastní výpočty.

Tab. 12 Automobilové společnosti v Karlovarském kraji

Název firmy	Země majitele	Sídlo firmy	Hlavní a další závody	Okres	Počet zaměstnanců
METALIS NEJDEK	ČR	Nejdek u K.V.		Karlovy Vary	701
WITTE NEJDEK	Německo	Nejdek u K.V.		Karlovy Vary	1 500

Pramen: AIA, Praha, 2004, vlastní výpočty.

Tab. 13 Automobilové společnosti v Královehradeckém kraji

Název firmy	Země majitele	Sídlo firmy	Hlavní a další závody	Okres	Počet zaměstnanců
AIRON TECHNIC	ČR	Hořice		Jičín	30
ALMET	ČR	Hradec Králové		Hradec Králové	160
BRANO GROUP	ČR	Hradec nad Moravicí	Jičín	Jičín	
BRISK TÁBOR	ČR	Tábor	Hradec Králové	Hradec Králové	250
CONTINENTAL TEVES CZECH REPUBLIC	Německo	Jičín		Jičín	730
FEDERAL - MOGUL	USA	Kostelec nad Orlicí		Rychnov nad Kněžnou	873
GRUBO ANTOLIN BOHEMIA	Španělsko	Chrastava	Trutnov	Trutnov	125
H.L.F	ČR	Hajnice		Trutnov	143
KAMAX	Německo	Turnov		Trutnov	320
KARSIT	ČR	Jaroměř		Náchod	741
PEGUFORM BOHEMIA	ČR	Liberec	Libáň	Jičín	702
RUBENA	ČR	Hradec Králové		Hradec Králové	2 215
RUBENA	ČR	Hradec Králové	Náchod	Náchod	4
RUBENA	ČR	Hradec Králové	Velké Poříčí	Náchod	212
SECO GROUP	ČR	Jičín		Jičín	1 100
SWELL	Německo	Hořice		Jičín	67
SWELL	Německo	Hořice	Chudeřice	Hradec Králové	
SWELL	Německo	Hořice	Kvasiny	Rychnov nad Kněžnou	
ŠKODA AUTO	Německo	Mladá Boleslav	Kvasiny	Rychnov nad Kněžnou	1 365
ŠKODA AUTO	Německo	Mladá Boleslav	Vrchlabí	Trutnov	1 115

Pramen: AIA, Praha, 2004, vlastní výpočty.

Tab. 14 Automobilový podniky v Libereckém kraji

Název firmy	Země majitele	Sídlo firmy	Hlavní a další závody	Okres	Počet zaměstnanců
A. RAYMOND JABLONEC	Španělsko	Jablonec nad Nisou		Jablonec nad Nisou	139
ARVINMERITOR LVS LIBEREC	USA	Liberec		Liberec	654
AUTOBATERIE	Německo	Česká Lípa		Česká Lípa	222
BENTLER ČR	Německo	Stráž nad Nisou		Liberec	263
BRANO GROUP	ČR	Hradec nad Moravicí	Jablonec nad Nisou	Jablonec nad Nisou	693
BRANO GROUP	ČR	Hradec nad Moravicí	Jilemnice	Liberec	0
DENSO MANUFACTURING CZECH	Japonsko	Liberec		Liberec	943
D PLAST - EFECT	Švýcarsko	Zlín	Hrádek nad Nisou	Liberec	45
ELECTROPOLI GALVIA	Francie	Třemošnice	Český Dub	Liberec	280
EKOBUS	ČR	Praha	Česká Lípa	Česká Lípa	60
FLEXIMA	ČR	Ústí nad Orlicí	Liberec	Liberec	30
GRUBO ANTOLIN BOHEMIA	Španělsko	Chrastava		Liberec	321
HPQ - PLAST	ČR	Český Dub		Liberec	23
KNORR - BREMSE	Německo	Hejnice		Liberec	325
L.A.F.	ČR	Liberec		Liberec	170
LUCAS VARITY	USA	Jablonec nad Nisou		Jablonec nad Nisou	905
LENAM	ČR	Liberec		Liberec	27
MODELÁRNA LIAZ	ČR	Liberec		Liberec	62
MONROE CZECHIA	USA	Hodkovice nad Mohelkou		Liberec	251
PEKM KABELTECHNIK	Německo	Liberec		Liberec	900
PEGUFORM BOHEMIA	ČR	Liberec		Liberec	1 416
TECHNICKÁ UNIVERSITA V LIBERCI	ČR	Liberec		Liberec	23
SWELL	Německo	Hořice	Vrchlabí	Semily	0

Pramen: AIA, Praha, 2004, vlastní výpočty.

Tab. 15 Automobilové společnosti v Moravskoslezském kraji

Název firmy	Země majitele	Sídlo firmy	Hlavní a další závody	Okres	Počet zaměstnanců
AUTOPAL	USA	Nový Jičín		Nový Jičín	401
BRANO GROUP	ČR	Hradec nad Moravicí		Opava	1 195
BRANO GROUP	ČR	Hradec nad Moravicí	Ostrava	Ostrava	0
BROSE CZ	Německo	Kopřivnice		Nový Jičín	150
HAYES LEMMERZ ALUKOLA	USA	Ostrava		Ostrava	227
HAYES LEMMERZ AUTOKOLA	USA	Ostrava		Ostrava	301
HEKRA OPAVA	ČR	Opava		Opava	81
KABELOVÉ A ELEKTRICKÉ SYSTÉMY	ČR	Vratimov		Ostrava	340
SIEMENS VDO AUTOMOTIV	Německo	Nový Jičín		Moravskoslezský	432
TATRA	USA	Kopřivnice		Nový Jičín	3 800
TÜV UVMV	Německo	Praha	Ostrava	Ostrava	0

Pramen: AIA, Praha, 2004, vlastní výpočty.

Tab. 16 Automobilové společnosti v Olomouckém kraji

Název firmy	Země majitele	Sídlo firmy	Hlavní a další závody	Okres	Počet zaměstnanců
BRANO GROUP	ČR	Hradec nad Moravicí	Olomouc	Olomouc	0
BRANO GROUP	ČR	Hradec nad Moravicí	Litovel	Olomouc	0
HELLA AUTOTECHNIK	ČR	Mohelnice		Šumperk	680
INVENSIS APPLIANCE CONTROLS	Lucembursko	Olomouc		Olomouc	404
KLEIN & BLÁŽEK	ČR	Štítý		Šumperk	400
METALPLAST	ČR	Lipník nad Bečvou		Přerov	121
MUBEA	Německo	Žebrák	Prostějov	Prostějov	115
PANAV	ČR	Senice na Hané		Olomouc	355
SENIOR	Švýcarsko	Olomouc		Olomouc	200
SIEMENS VDO AUTOMOTIV	Německo	Mohelnice		Šumperk	85
SWELL	Německo	Hořice	Mohelnice	Šumperk	0
TIMKEN ČR	Nizozemí	Olomouc		Olomouc	373
TÜV UVMV	Německo	Praha	Olomouc	Olomouc	0

Pramen: AIA, Praha, 2004, vlastní výpočty.

Tab. 17 Automobilové společnosti v Pardubickém kraji

Název firmy	Země majitele	Sídlo firmy	Hlavní a další závody	Okres	Počet zaměstnanců
AUTOMOTIVE SAFETY COMPONENTS INT	USA	Jevíčko		Svitavy	600
BÖHM PLAST - TECHNIK	ČR	Česká Třebová		Ústí nad Orlicí	110
C.I.E.B. KAHOVEC / K - BASS	Německo	Brandýs nad Orlicí		Ústí nad Orlicí	200
ELECTROPOLI GALVIA	Francie	Třemošnice	Třemošnice	Chrudim	183
FLEXIMA	ČR	Ústí nad Orlicí		Ústí nad Orlicí	189
FLEXIMA	ČR	Ústí nad Orlicí	Pardubice	Pardubice	50
KAROSA	Francie	Vysoké Mýto		Ústí nad Orlicí	1 600
KIEKERT - CS	Německo	Přelouč		Pardubice	1 125
KYB MANUFACTURING CZECH	Japonsko	Pardubice		Pardubice	214
RIETIER CZ	Švýcarsko	Choceň		Ústí nad Orlicí	393
SOR LIBCHAVY	ČR	Libchavy		Ústí nad Orlicí	321
THT	ČR	Polička		Svitavy	260

Pramen: AIA, Praha, 2004, vlastní výpočty.

Tab. 18 Automobilové společnosti v Plzeňském kraji

Název firmy	Země majitele	Sídlo firmy	Hlavní a další závody	Okres	Počet zaměstnanců
ALFMEIER CZ	Německo	Plzeň		Plzeň	300
HP - PELZER	Německo	Plzeň		Plzeň	637
IDEAL AUTOMOTIVE BOR	Německo	Tachov		Tachov	311
KDYNÍUM	ČR	Kdyně		Domažlice	575
KOYO STEERING SYSTEM CZECH	Japonsko	Plzeň		Plzeň	245
MACAS ESI	Francie	Plzeň		Plzeň	0
PANASONIC AVC NETWORKS CZECH	Japonsko	Plzeň		Plzeň	150
SVA HOLÝŠOV	ČR	Holýšov		Domažlice	150
SWELL	Německo	Hořice	Plzeň	Plzeň	0
TÜV UVMV	Německo	Praha	Plzeň	Plzeň	0
VIZA AUTO CZ	Španělsko	Plzeň		Plzeň	250

Pramen: AIA, Praha, 2004, vlastní výpočty.

Tab. 19 Automobilové společnosti v Praze

Název firmy	Země majitele	Sídlo firmy	Hlavní a další závody	Okres	Počet zaměstnanců
ALEXANDR TYLL	ČR	Kolín	Praha	Praha	33
AUDATEX ČR	USA	Praha 4		Praha	20
AUTOKLUB BOHEMIA ASSISTANCE	ČR	Praha 8		Praha	60
AVIA	Jižní Korea	Praha		Praha	1 100
BUZULIK KOMÁROV	ČR	Komárov u Hořovic	Praha	Praha	45
BOSCH	Německo	Praha 4		Praha	135
ČVUT v PRAZE	ČR	Praha		Praha	62
ČZ	ČR	Praha 5		Praha	60
EBERSPÄCHER	Německo	Praha		Praha	320
EKOBUS	ČR	Praha		Praha	140
EUROTAXGLASS'S CZECH	Švýcarsko	Praha		Praha	45
IBS EXPERT	ČR	Praha		Praha	30
MARBO@CZ (DEFEND GROUP)	ČR	Praha		Praha	20
MITAS	ČR	Praha		Praha	500
MTX	ČR	Praha		Praha	80
PAL INTERNATIONAL	Kanada	Praha		Praha	450
PÉROVNA	ČR	Praha		Praha	168
RICARDO PRAGUE	Velká Británie	Praha		Praha	85
SATREMA INT.	ČR	Praha		Praha	25
SECO GROUP	ČR	Jičín	Praha	Praha	508
SWELL	Německo	Hořice	Praha	Praha	0
TRW VOLANT	USA	Praha		Praha	515
TÜV UVMV	Německo	Praha		Praha	170
VALEO AUTOKLIMATIZACE	Francie	Rakovník	Praha	Praha	230

Pramen: AIA, Praha, 2004, vlastní výpočty.

Tab. 20 Automobilové společnosti ve Středočeském kraji

Název firmy	Země majitele	Sídlo firmy	Hlavní a další závody	Okres	Počet zaměstnanců
AIRON TECHNIC		Hořice	Mladá Boleslav	Mladá Boleslav	15
AISAN BITRON CZECH	Japonsko	Louny		Louny	170
ALEXANDR TYLL	ČR	Kolín		Kolín	62
BEHR CZECH	Německo	Mnichovo Hradiště		Mladá Boleslav	350
BUZULIK KOMÁROV	ČR	Komárov u Hořovic		Beroun	1 145
BOSAL ČR	Holandsko	Brandýs nad Labem		Praha-východ	2 254
BRANO GROUP	ČR	Hradec nad Moravicí	Rakovník	Rakovník	0
ČZ	ČR	Praha 5	Kralupy nad Vltavou	Mělník	100
EBERSPÄCHER	Německo	Praha	Rakovník	Rakovník	250
ESSA CZECH	Španělsko	Úvaly		Praha-východ	144
GRUBO ANTOLIN BOHEMIA	Španělsko	Chrastava	Mladá Boleslav	Mladá Boleslav	220
HPBO CZECH	Německo	Mnichovo Hradiště		Mladá Boleslav	0
IRCR MANUFACTURING	Nizozemí	Příbram		Příbram	587
KOITO CZECH	Japonsko	Louny		Louny	363
JAWA MOTO	ČR	Týnec nad Sázavou		Týnec nad Sázavou	670
KARSIT	ČR	Jaroměř	Příbram	Příbram	1 200
KAUTEX TEXTRON BOHEMIA	Německo	Kněžmost		Mladá Boleslav	378
KOSTAL CZ	Německo	Zdice		Beroun	1 000
KOVOHUTĚ PŘÍBRAM NÁSTUPNICKÁ	Nizozemí	Příbram		Příbram	315
MACAS ESI	Francie	Plzeň	Mladá Boleslav	Mladá Boleslav	300
METACO BO.BR.	ČR	Brandýs nad Labem		Praha-východ	50
MITSUBISHI ELECTRIC AUTOMOTIV CZECH	Japonsko	Kladno		Kladno	294
MUBEA	Německo	Žebrák		Beroun	230
PRAGA LOUNY CZ	ČR	Louny		Louny	505
RECTICEL CZECH AUTOMOTIVE	Belgie	Mladá Boleslav		Mladá Boleslav	75
SAFINA	ČR	Jesenice		Praha-západ	200
SAINT-GOBAIN SEKURIT ČR	Francie	Hořovice		Beroun	300
SHOWA ALUMINIUM CZECH	Japonsko	Kladno		Kladno	439

Název firmy	Země majitele	Sídlo firmy	Hlavní a další závody	Okres	Počet zaměstnanců
SIEMENS VDO AUTOMOTIV	Německo	Brandýs nad Labem	Mladá Boleslav	Mladá Boleslav	100
SIEMENS VDO AUTOMOTIV	Německo	Brandýs nad Labem		Praha-východ	2 674
SWELL	Německo	Hořice	Mladá Boleslav	Mladá Boleslav	0
ŠKODA AUTO	Německo	Mladá Boleslav		Mladá Boleslav	22 085
TEMAK	Nizozemí	Zvěřínec		Nymburk	300
TI AUTOMOTIV AC	Velká Británie	Mladá Boleslav		Mladá Boleslav	273
TRW AUTOELEKTRONIKA	USA	Benešov		Benešov	800
TRW CARR	USA	Mladá Boleslav		Mladá Boleslav	1 122
VALEO AUTOKLIMATIZACE	Francie	Rakovník		Rakovník	723
VALEO AUTOKLIMATIZACE	Francie	Rakovník	Žebrák	Beroun	280
VELVANA	ČR	Velvary		Kladno	150
WAGON AUTOMOTIV	Francie	Bělá pod Bezdězem		Mladá Boleslav	290

Pramen: AIA, Praha, 2004, vlastní výpočty.

Tab. 21 Automobilový podniky v Ústeckém kraji

Název firmy	Země majitele	Sídlo firmy	Hlavní a další závody	Okres	Počet zaměstnanců
AGC AUTOMOTIVE EUROPE	Japonsko	Bílina		Teplice	822
DONALDSON CZECH REPUBLIC	Velká Británie	Klášterec nad Ohří		Chomutov	153
EATON INDUSTRIES	Nizozemí	Chomutov		Chomutov	1 182
INTIER AUTOMOTIVE SEATING CHOMUTOV	Kanada	Chomutov		Chomutov	343
METAL ÚSTÍ NAD LABEM	Německo	Trmice		Ústí nad Labem	700
NEMAK EUROPE	Mexico	Most		Most	1 378
NOVAK CV	ČR	Chomutov		Chomutov	350
PARKER HANIFIN INDUSTRIAL	Německo	Chomutov		Chomutov	350
RECTICEL CZECH AUTOMOTIVE	Belgie	Mladá Boleslav	Teplice	Teplice	36
TG SAFETY SYSTEM CZECH	Japonsko	Chomutov		Chomutov	350
TRCZ	Japonsko	Litoměřice		Litoměřice	270
TÜV UVMV	Německo	Praha	Ústí nad Labem	Ústí nad Labem	0
ZKL KLÁŠTEREC	Slovesko	Klášterec nad Ohří		Chomutov	400

Pramen: AIA, Praha, 2004, vlastní výpočty.

Tab. 22 Automobilové společnosti na Vysočině

Název firmy	Země majitele	Sídlo firmy	Hlavní a další závody	Okres	Počet zaměstnanců
AGADOS	ČR	Velké Meziříčí		Žďár nad Sázavou	145
BOSCH	Německo	Praha 4	Jihlava	Jihlava	6 000
BTV PLAST	ČR	Havlíčkův Brod		Havlíčkův Brod	600
CONSTRUCT A&D PLUS	ČR	Velké Meziříčí		Žďár nad Sázavou	333
COOPER STANDARD AUTOMOTIV ČR	USA	Žďár nad Sázavou		Žďár nad Sázavou	381
DRAKA KABELY	Nizozemí	Velké Meziříčí		Žďár nad Sázavou	600
EDSCHA BOHEMIA	Německo	Kamenice nad Lipou		Pelhřimov	80
FLEXIMA	ČR	Ústí nad Orlicí	Jihlava	Jihlava	40
FUTUBA CZECH	Japonsko	Havlíčkův Brod		Havlíčkův Brod	230
MANN + HUMMEL	Německo	Okříšky		Třebíč	646
MARS SVRATKA	ČR	Svratka		Žďár nad Sázavou	333
MOTORPAL	ČR	Jihlava		Jihlava	1 933
VALEO AUTOKLIMATIZACE	Francie	Rakovník	Humpolec	Pelhřimov	170
ZETOR	ČR	Brno	Havlíčkův Brod	Havlíčkův Brod	83
ZEXEL VALEO COMPRESSOR CZECH	Japonsko	Pelhřimov		Pelhřimov	483

Pramen: AIA, Praha, 2004, vlastní výpočty.

Tab. 23 Automobilové společnosti ve Zlínském kraji

Název firmy	Země majitele	Sídlo firmy	Hlavní a další závody	Okres	Počet zaměstnanců
BARUM CONTINENTAL	USA	Otrokovice		Zlín	2 350
D PLAST - EFACT	Švýcarsko	Zlín		Zlín	70
GUMÁRNY ZUBŘÍ	ČR	Zubří		Vsetín	763
GUMOTEX	ČR	Břeclav	Zlín	Zlín	1 676
INDET SAFETY SYSTÉM	Japonsko	Vsetín		Vsetín	76
KASTEK UB	ČR	Uherský Brod		Uherské Hradiště	203
MAGNETON	ČR	Kroměříž		Kroměříž	963
PLASTIKA	ČR	Kroměříž		Kroměříž	305
TOMATEX OTROKOVICE	ČR	Otrokovice		Zlín	170
TŮV UVMV	Německo	Praha	Otrokovice	Zlín	0
UNITOOLS CZ	Německo	Valašské Meziříčí		Vsetín	187
ZEVETA BOJKOVICE	Německo	Bojkovice		Uherské Hradiště	50

Pramen: AIA, Praha, 2004, vlastní výpočty.

Tab. 24 Rozdíl zaměstnanců v jednotlivých okresech mezi roky 1989 a 2004

Okres	Před rokem 1989	2004	Rozdíl	Index 2004/1989(%)
Praha	26 055	4 801	-21 254	18,4
Benešov	2 552	1 470	-1 082	57,6
Beroun	3 411	2 955	-456	86,6
Blansko	746	280	-466	37,5
Brno	12 685	5 859	-6 826	46,2
Brno-venkov	1 091	1 300	209	119,2
Bruntál	1 178	0	-1 178	0,0
Břeclav	0	1 986	1 986	0,0
Česká Lípa	2 332	282	-2 050	12,1
České Budějovice	3 184	3 350	166	105,2
Český Krumlov	3 070	675	-2 395	22,0
Děčín	748	0	-748	0,0
Domažlice	1 623	725	-898	44,7
Frýdek-Místek	162	0	-162	0,0
Havlíčkův Brod	1 533	913	-620	59,6
Hodonín	95	171	76	180,0
Hradec Králové	885	2 625	1 740	296,6
Cheb	631	0	-631	0,0
Chomutov	403	3 128	2 725	776,2
Chrudim	2 450	183	-2 267	7,5
Jablonec nad Nisou	6 153	1 737	-4 416	28,2
Jeseník	0	0	0	0,0
Jičín	3 589	2 562	-1 027	71,4
Jihlava	5 714	7 973	2 259	139,5
Jindřichův Hradec	2 150	500	-1 650	23,3
Karlovy Vary	2 264	2 201	-63	97,2
Karviná	565	0	-565	0,0
Kladno	250	883	633	353,2
Klatovy	1 094	0	-1 094	0,0
Kolín	589	62	-527	10,5
Kroměříž	3 965	1 268	-2 697	32,0
Kutná Hora	1 369	0	-1 369	0,0
Liberec	4 492	5 733	1 241	127,6
Litoměřice	2 175	270	-1 905	12,4
Louny	1 785	1 038	-747	58,2
Mělník	1 319	100	-1 219	7,6
Mladá Boleslav	16 897	25 208	8 311	149,2
Most	33	1 378	1 345	4175,8
Náchod	605	957	352	158,2
Nový Jičín	22 076	4 783	-17 293	21,7
Nymburk	2 117	300	-1 817	14,2
Olomouc	3 071	1 332	-1 739	43,4
Opava	338	1 195	857	353,6
Ostrava	5 506	868	-4 638	15,8
Pardubice	542	1 389	847	256,3
Pelhřimov	3 587	733	-2 854	20,4
Písek	692	152	-540	22,0
Plzeň-jih	21	0	-21	0,0

Okres	Před rokem 1989	2004	Rozdíl	Index 2004/1989(%)
Plzeň-město	5 782	1 582	-4 200	27,4
Plzeň-sever	30	0	-30	0,0
Praha-východ	5 042	5 122	80	101,6
Praha-západ	297	200	-97	67,3
Prachatice	15	0	-15	0,0
Prostějov	2 885	115	-2 770	4,0
Přerov	861	121	-740	14,1
Příbram	1 614	2 102	488	130,2
Rakovník	814	973	159	119,5
Rokycany	0	0	0	0,0
Rychnov nad Kněžnou	1 020	2 238	1 218	219,4
Semily	1 182	0	-1 182	0,0
Sokolov	1 061	0	-1 061	0,0
Strakonice	7 344	3 666	-3 678	49,9
Svitavy	608	860	252	141,4
Šumperk	2 333	1 165	-1 168	49,9
Tábor	341	770	429	225,8
Tachov	52	311	259	598,1
Teplice	295	856	561	290,2
Trutnov	1 761	1 703	-58	96,7
Třebíč	611	646	35	105,7
Uherské Hradiště	9 128	253	-8 875	2,8
Ústí nad Labem	856	700	-156	81,8
Ústí nad Orlicí	5 748	2 813	-2 935	48,9
Vsetín	75	1 026	951	1368,0
Vyškov	747	0	-747	0,0
Zlín	3 050	4 266	1 216	139,9
Znojmo	657	0	-657	0,0
Žďár nad Sázavou	1 196	1 792	596	149,8

Pramen: AIA, Praha,2004, vlastní výpočty.