

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta pedagogická

Bakalářská práce

DOPADY SVĚTOVÉ EKONOMICKÉ KRIZE NA  
AUTOMOBILOVÝ PRŮMYSL V ČESKÉ REPUBLICE

Adam Mašík

Vedoucí práce: Mgr. Magdalena Rousová, Ph.D., M. A.

Plzeň 2012

Prohlašuji, že jsem práci vypracoval samostatně s použitím uvedené literatury a zdrojů informací.

*V Plzni, 23. 6. 2012*

.....

Na tomto místě bych rád poděkoval za cenné rady, nápady a připomínky mé vedoucí práce Mgr. Magdaleně Rousové, Ph.D., M. A. z katedry geografie ZČU. Dále bych chtěl poděkovat za ochotu a poskytnutí cenných materiálů doc. Ing. Ladislavu Němcovi, CSc z katedry konstrukce strojů ZČU. Děkuji také Jaroslavu Štefloví ze Sdružení automobilového průmyslu ČR za poskytnutí dalších materiálů k této práci se vztahujících a za možnost diskuze na téma řešené problematiky. V neposlední řadě děkuji také svým rodičům Ing. Stanislavu Mašíkovi a Mgr. Ivaně Mašíkové, kteří mě při studiu na ZČU v Plzni vždy podporovali.

## **Abstrakt**

*MAŠÍK, A. Dopady světové ekonomické krize na automobilový průmysl v České republice. Bakalářská práce. Západočeská univerzita Plzeň. Plzeň 2012*

Tato bakalářská práce se zabývá dopady globální ekonomické krize na automobilový průmysl v České republice. V první části je analyzován průběh této krize v automobilovém průmyslu ČR. Hlavními sledovanými ukazateli jsou objem tržeb a exportu automobilového průmyslu. Dále se zde zabývám dopady této krize na přední české výrobce automobilů i dodavatele automobilových dílů. V rámci druhé části je pak analyzován průběh ekonomické krize u dodavatelů automobilového průmyslu v Plzeňském kraji. Pro tento účel byla vytvořena databáze 45 dodavatelských firem automobilového průmyslu v tomto regionu. Hlavním sledovaným ukazatelem je počet zaměstnanců u těchto dodavatelů v období 2006 – 2010. S pomocí lokalizačního kvocientu a vývoje počtu zaměstnanců u těchto firem, zkoumám dopady ekonomické krize na automobilový průmysl v jednotlivých okresech Plzeňského kraje.

Klíčová slova: Ekonomická krize, automobilový průmysl, Česká republika, Plzeňský kraj.

## **Abstract**

*MAŠÍK, A. Impacts of the Economic Crisis on Automotive Industry in the Czech Republic. Bachelor thesis. University of West Bohemia Pilsen. Pilsen 2012*

This undergraduate thesis deals with the impact of the global economical crisis on the automotive industry in the Czech Republic. In the first part there is an analysis of the course of events in the automotive industry in CR. The main observed indicators are the amount of sales and export. In this part is also discussed the impact of the crisis on the foremost Czech car producers and suppliers of automobile parts. The second part of the thesis focuses on the suppliers of the car industry in the Pilsen Region. For the purpose of analysis, a database of 45 companies that supply car industry in this region was made. The main observed indicator is the number of employees of these companies in the period of 2006 – 2010. Using the localisation quotient and developments in the numbers of employees, the impact of the economical crisis in particular districts of the Pilsen Region is researched.

Key words: Economical crisis, automotive industry, Czech Republic, Pilsen Region.

## Obsah

1 Úvod a cíle práce .....	1
2 Rozbor literatury.....	2
2.1 Automobilový průmysl a jeho vývoj.....	2
2.2 Ekonomická krize a vliv této krize na automobilový průmysl .....	3
3 Zdroje dat a metodika.....	6
3.1 Definování automobilového průmyslu.....	6
3.2 Ekonomická krize v českém automobilovém průmyslu.....	7
3.3 Ekonomická krize v automobilovém průmyslu Plzeňského kraje.....	8
4 Automobilový průmysl ve světě.....	10
4.1 Rozmístění automobilového průmyslu ve světě.....	10
4.2 Automobilový průmysl na území České republiky.....	12
4.2.1 Vývoj výroby automobilů do 2. světové války .....	12
4.2.2 Válečné a poválečné období.....	14
4.2.3 Období po roce 1990.....	15
5 Světová ekonomická krize .....	19
5.1 Globální ekonomická krize ve světovém automobilovém průmyslu.....	22
6 Globální ekonomická krize v automobilovém průmyslu ČR.....	24
6.1 Dopad ekonomické krize na hlavní výrobce osobních a lehkých užitkových automobilů v ČR.....	28
6.1.1 Škoda Auto, a. s. v období ekonomické krize.....	29
6.1.2 TPCA Czech, s. r. o. v období ekonomické krize .....	30
6.1.3 Hyundai Motor Manufacturing Czech, s. r. o. v období ekonomické krize.....	32
6.2 Dopad ekonomické krize na výrobce nákladních automobilů v ČR .....	33
6.2.1 Tatra, a. s. v době ekonomické krize.....	33
6.2.2 Avia Ashok Leyland Motors, s. r. o. v době ekonomické krize .....	35
6.3 Dopad ekonomické krize na výrobce autobusů v ČR.....	36
6.3.1 Iveco Czech Republic, a. s. v době ekonomické krize .....	36
6.3.2 SOR Libchavy, s. r. o. v době ekonomické krize .....	37
6.4 Průběh ekonomické krize u největších dodavatelů automobilového průmyslu v České republice.....	38
6.5 Motivační příspěvek na podporu prodeje.....	40
7 Ekonomická krize u dodavatelů automobilového průmyslu v Plzeňském kraji.....	43
7.1 Vybraná charakteristika Plzeňského kraje.....	43
7.2 Automobilový průmysl v Plzeňském kraji.....	45
7.2.1 Ekonomická krize v automobilovém průmyslu Plzeňského kraje.....	47
8 Závěr.....	52
Použité tištěné zdroje.....	56
Použité elektronické zdroje.....	59
Seznam zkratk.....	65
Seznam obrázků.....	66
Seznam tabulek.....	67

# 1 Úvod a cíle práce

Světový automobilový průmysl má nezastupitelný podíl v průmyslovém pokroku, a to hlavně z důvodu jeho klíčové role v investicích do výzkumu (Dicken, 2011). Tyto investice pak mají návazný kumulativní efekt na další odvětví lidské činnosti. Na území České republiky má výroba automobilů dlouhou tradici, která se datuje od konce 19. století. Po období socialistické nadvlády, byla v roce 1989 odstartována v ČR transformace průmyslu, který trpěl mnohými nedostatky. Výroba v automobilovém průmyslu byla oproti západní konkurenci neefektivní, nabízený sortiment zboží byl omezený a navíc nedostatečné kvality (Pavlínek, 2005). Restrukturalizovat průmyslové podniky a přilákat nové investory bylo pro zachování konkurenceschopnosti nezbytné. Přejít k liberálnímu uvažování a aktivní podpoře přímých zahraničních investic zapříčinil, že dnes patříme mezi významné světové producenty automobilů a jsme vyhledáváni i jako výrobci automobilových dílů firmami z celého světa, kteří u nás investují svůj kapitál.

Český automobilový průmysl je hnací silou naší ekonomiky. Nový automobil je však věcí zbytnou a jeho nákup lze v době nepříznivé ekonomické situace snadno odložit. Z tohoto důvodu byla světová hospodářská krize, která nás postihla od roku 2008, opravdovou zkouškou pro toto odvětví a také pro celou Českou republiku, která je na tuto výrobu specializovaná. Dnešní doba nám poskytuje jedinečnou příležitost pro to, abychom tuto globální hospodářskou krizi prozkoumali.

V rámci předkládané jsou stanoveny 2 cíle. Prvním cílem je zjistit vliv ekonomické krize na automobilový průmysl v České republice. Druhým cílem je pak analyzovat dopad této krize na dodavatele automobilového průmyslu na příkladu Plzeňského kraje, který se stal za posledních 20 let významným centrem pro dodavatelské firmy automobilového průmyslu ČR. Zkoumané téma je velmi náročné na komplexní zpracování. Z toho důvodu budou uvedené cíle řešeny za pomoci vybraných ukazatelů.

Důvodem pro výběr tohoto tématu bylo mé zaujetí krizí v automobilovém průmyslu. V druhé řadě pak nedostatečné pokrytí zkoumané problematiky v domácí literatuře a s tím spojená snaha dozvědět se o tématu co nejvíce. Jak uvádí P. Dicken (2007, s. 278): „Málokteré průmyslové odvětví neustále přitahuje tolik pozornosti jako právě automobilový průmysl.“

## 2 Rozbor literatury

Předkládaný rozbor se úzce specializuje na literaturu od českých a zahraničních autorů, která je zaměřená na geografii automobilového průmyslu a literaturu týkající se ekonomické krize. Autory předkládaného rozboru jsou převážně geografové působící na akademické půdě a významní čeští i zahraniční ekonomové.

Geografií průmyslu v obecné rovině se věnuje mnoho autorů. V odborných kruzích je vysoce uznávaný a publikačně činný V. Toušek a L. Kopačka, kteří se soustavně zabývají problematikou průmyslu, jeho vývojem a transformací. Literaturu na téma geografie průmyslu podrobně zpracoval i J. Koutský (2011), který se zaměřil na vývoj starých průmyslových regionů nebo J. Kunc (2005) a M. Bařtová (2011). V disertačních pracích těchto autorů je pečlivě rozvedena literatura o transformaci českého průmyslu. Přehled autorů zabývajících se dopady ekonomické krize z regionálně ekonomického a sociálně geografického hlediska publikoval V. Novák (2011).

### 2.1 Automobilový průmysl a jeho vývoj

Profesor P. Pavlíněk je stěžejním autorem zabývajícím se automobilovým průmyslem ve střední a východní Evropě od jeho transformace až po současný stav. Pro předkládanou práci byl přínosný jeho komplexní pohled na zkoumané téma a nastíněný metodický postup tvorby databáze dodavatelů autoprůmyslu v ČR (Pavlíněk a Ženka, 2010; 2011). Autorova obsáhlá monografie (2008) byla neocenitelná pro objasnění složitých, historických událostí v českém autoprůmyslu.

Automobilovému průmyslu na regionální úrovni a jeho upgradingem se věnoval J. Ženka (2011), který s P. Pavlínkem spolupracuje. M. Vořta (2010) se ve své publikaci zabýval globalizací a prostorovými změnami v automobilovém průmyslu a světovém hospodářství. Snaží se také vysvětlit příčiny těchto změn. Dalším autorem je E. Rugraff (2010), který zkoumal vliv přímých zahraničních investic na automobilový průmysl ČR. Tento autor ve své práci převážně navazuje na již dříve publikované závěry P. Pavlínka. Z dalších autorů, věnujících se problematice, lze zmínit A. Szalavetze (2005, 2012). Szalavetz se na příkladu Maďarsku věnoval perspektivám a změnám v tamějším autoprůmyslu. Analýzu dodavatelů automobilového průmyslu na příkladu Polska zpracovali P. Domański a K. Gwosdz (2009). Autoři upozorňují na stále

větší zastoupení nadnárodních dodavatelů automobilového průmyslu v Polsku, kteří jsou řízeni ze zahraničí. Tyto firmy mohou v budoucnu existenčně ohrozit polské dodavatele a sekundárně i samotnou tamější ekonomiku. Za světového odborníka na propojení ekonomik, globalizaci i vliv politiky v průmyslu, je považován socioekonomický geograf profesor P. Dicken (2007, 2011). Přínosné jsou autorem uváděné podrobné a aktuální informace o dodavatelském řetězci a celkový pohled na odvětví automobilového průmyslu ve světě v době ekonomické krize. Významným zahraničním odborníkem je velmi publikačně činný profesor K. Shimokawa (2002), který se obdobně jako P. Dicken zabývá globalizací v automobilovém průmyslu a popisuje postupnou reorganizaci tohoto odvětví, která spěje k vytvoření několika výrobců ovládajících celý světový trh. Jeho hlavní specializace je zaměřena na automobilový trh v Japonsku, kterému se věnuje více než 30 let. V rámci zkoumání změn ve světovém průmyslu se tématu věnovali i profesori J. Humprey a O. Memedovic (2003).

Kromě zmíněných odborných geografických článků a publikací je třeba vyzdvihnout některé kvalifikační práce, které se tématem zabývaly. Tyto práce byly geografy obhájeny především na Katedře geografie Přírodovědecké fakulty UK v Praze, kde se již zmíněný P. Pavlínek a J. Ženka problematice úzce věnují. Jedním z vybraných je K. Hostomský (2010), který se pod vedením J. Ženky zabýval transformací, ale i ekonomickou krizí v rámci automobilového průmyslu na příkladu Maďarska a Slovenska po roce 1989. Pod vedením P. Pavlíka se na stejné fakultě věnovala výrobním sítím automobilového průmyslu, jako faktorem regionálního rozvoje, A. Doležalová (2011). Na Vysoké škole ekonomické v Praze vypracoval geograficky zaměřenou práci V. Rajtr (2011), pod vedením M. Damborského, která se zabývá územním rozložením automobilového průmyslu v České republice.

## **2.2 Ekonomická krize a vliv této krize na automobilový průmysl**

Jedním z nejvíce skloňovaných termínů posledních let je spojení „ekonomická krize“. Na toto téma bylo napsáno mnoho publikací různé kvality. V této informační záplavě, však naštěstí nalezneme publikace, které svou kvalitou a pojetím vybočují a jsou vhodnou a nutnou literaturou pro pochopení aktuální situace. Jednou z prvních knih o současné krizi je publikace nositele Nobelovy ceny za ekonomii P. Krugmana (2008). Krugman ve své knize věnuje hodně prostoru demonstraci postupného ekonomického



vývoje, spějícímu ke globální krizi. Kniha T. E. Woodse (2010) s prostým názvem *Krach* je pohled představitele tzv. rakouské školy. Jedná se o skvělé doplnění již zmíněné knihy zástupce keynesiánství P. Krugmana, které nám pomůže vyvarovat se závislosti na závěrech a myšlenkách jedné určité skupiny autorů. Publikace autorů J. B. Fostera a F. Magdoffa (2009) podává obdobně jako kniha P. Krugmana (2008) srovnání s Velkou krizí 30. let, ale obsahuje i mnohé analýzy možného vývoje do budoucna. Ekonomické krizi v celosvětovém měřítku se věnoval v monografii *Světová ekonomická krize: příčiny, projevy, perspektivy* autorský kolektiv významných českých ekonomů pod vedením E. Kvalčové (2010). Autoři upozorňují na stále rostoucí vliv finančních zájmových skupin ve státních ekonomikách.

Na Vysoké škole ekonomické je tématu ekonomické krize věnován veliký prostor. Hlavní odborníkem na problematiku je profesorka E. Kislingerová (2010, 2011), která se zabývá podnikovou sférou ČR. Autorka zdůrazňuje význam zkoumání dopadů ekonomické krize na podniky všech velikostí. Zdůrazňuje nutnost zařadit, kromě běžně používané analýzy statistických dat, také metody kvalitativního výzkumu. Metodu interview využili ve svém výzkumu u dodavatelů automobilového průmyslu již zmiňovaní P. Pavlínek a J. Ženka (2010, 2011) nebo P. Domaňski a K. Gwosdz (2009). Autorka se také věnovala (2011) rozboru samotného slova krize. Krizi chápe ve významu, který mu přidelil Aristoteles. Popisuje ji jako vyvrcholení děje, střetem ideí a trendů nebo sil.

Kvalitní studijní materiál byl zpracován kolektivem autorů pod vedením J. Krafta (2010) na Technické univerzitě v Liberci. Užitečné jsou zde informace o teoreticko-metodologických přístupech k ekonomické krizi. Dále pak kapitoly, které se věnují politickým opatřením pro zmírnění negativních dopadů ekonomické krize nebo popisy dopadů ekonomických šoků na regiony ČR. Vybrané pasáže jsou přímo věnovány automobilovému průmyslu.

Přínosnou publikací pro předkládanou práci je i původně disertační práci člena Národní ekonomické rady vlády<sup>1</sup> (NERV) T. Sedláčka (2009), ve které se autor snaží zachytit podstatu krizí a některých ekonomických problémů, které lidstvo provázejí od nepaměti. Sedláček se také obdobně jako E. Kislingerová (2011) zabývá samotným významem slovního spojení ekonomická krize. Český ekonomický žurnalista

---

1. Nezávislý poradní orgán vlády ČR. Rada byla představena v roce 2009 s cílem zmírnit ekonomické a sociální dopady hospodářské krize.

J. Macháček (2009) je autorem souboru auditů, původně vycházejících v časopise Respekt. Tyto audity periodicky shrnují události na téma ekonomické krize u nás i v zahraničí. Hodnota souboru je v souhrnném výběru nejdůležitějších domácích i světových zpráv. Publikace nám umožňuje vytvořit si přehled o tom, jak se krize 21. století projevovala a rozšiřovala svoji působnost.

Publikace ekonoma a žurnalisty L. Kovandy (2010, 2011), který působí na VŠE a zároveň i jako ekonomický redaktor, je souhrnem názorů nejvýznamnějších ekonomů současnosti na ekonomickou krizi. Velkým přínosem těchto publikací je, že z často rozdílných názorů etablovaných odborníků z různých částí světa, si člověk lépe uvědomí, jak je ekonomická krize složité a neprobádané téma, kterému je nutné věnovat pozornost.

### **3 Zdroje dat a metodika**

Předkládaná práce používá metody a postupy kvantitativní analýzy s využitím statistických, komparativních a analytických metod. Vzhledem ke složitosti řešené problematiky je nutné využít data z různých zdrojů. Zároveň práce vytváří základní rámec pro předpokládané další rozšíření v budoucnu.

#### **3.1 Definování automobilového průmyslu**

P. Dicken (2011) popisuje automobilový průmysl jako kompletační výrobu, která sdružuje obrovské množství nejrůznějších dílů, od různě oborově zaměřených výrobců. Z důvodu vysoké četnosti vazeb na další průmyslové obory uvádí M. Vošta (2010), že tento průmysl překračuje rámec jednoho oboru. Obdobně přijímá automobilový průmysl i Sdružení automobilového průmyslu (SAP) ČR, jehož statistiky jsou stěžejním zdrojem dat pro předkládanou práci. Dle e-mailového vyjádření zástupce sdružení J. Šefla (12. 3. 2012) neexistuje přímá definice automobilového průmyslu. Podmínkou pro udělení členství v SAP ČR je, aby minimálně 25 % výroby nebo služeb společnosti směřovalo do činností, které mají za cíl přispět k vytvoření automobilů, přívesů, návěsů nebo motocyklů. Z výše uvedených informací lze pojem automobilový průmysl vnímat jako zastřešení pro mnoho nejrůznějších specializovaných průmyslových oborů.

V předkládané práci jsou proto do automobilového průmyslu zařazeny i firmy, které nejsou vedeny dle klasifikace ekonomických činností v kategorii CZ-NACE 29 – Výroba motorových vozidel (kromě motocyklů), přívesů a návěsů, ale jsou i v jiných kategoriích. Tyto firmy jsou součástí Sdružení automobilového průmyslu ČR (minimálně 25 % jejich výroby tvoří komponenty potřebné k výrobě motorových vozidel) nebo byly zařazeny do databáze dodavatelů automobilového průmyslu agentury CzechInvest. Tato metodika vymezení zástupců automobilového průmyslu (nebo její části) byla použita i v pracích P. Pavlínka a J. Ženky (2010, 2011), E. Rugraffa (2010) nebo A. Doležalové (2011).

Za výrobce automobilů, a tedy součást automobilového průmyslu, jsou dle mezinárodní organizace Organization Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA, 2007, [online]) považovány společnosti, které vyrábí osobní automobily, lehké užitkové automobily, těžké nákladní automobily, autobusy a automobily, které tvoří mezistupeň mezi těmito třídami. Jednotlivé třídy jsou přesně definovány.

Výrobci automobilových dílů jsou nedílnou součástí automobilového průmyslu. Udává se, že komponenty od těchto dodavatelů tvoří v současné době 50 – 70 % z celkové ceny vozu (Dicken, 2011). Dodavatelé komponentů se standardně člení do třech tříd. První třída dodavatelů má přímý kontakt s výrobcem vozidel a poskytuje zkompletované prvky montážní lince automobilky např. hlavové opěrky, sedačky, přístrojovou desku. Tato třída se významně podílí na výzkumu a vývoji pro výrobce. Automobilky u dodavatelů třídy 1 vlastní veškerou výrobní dokumentaci a know-how jejich produktů a mají přednostní právo odkoupit formy a nářadí potřebné pro výrobu komponentů. Tato situace nastane např. v případě nespokojenosti s dodávaným zbožím a umožňuje automobilce pružně přeměrovat výrobu k novému dodavateli. Tento postup je nepostradatelný v období, kdy se dostane dodavatel do problémů, které ohrožují výrobu (např. ekonomická krize, platební neschopnost). V případě, že by se zastavily dodávky jen od jediného dodavatele, auta nemůžou sjet z výrobních linek a pro automobilku to představuje ohromnou ztrátu. Příkladem může být automobilka Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech, s. r. o. (TPCA), která v březnu roku 2009 nepocítovala ještě výrazněji dopady ekonomické krize. Někteří její dodavatelé se ovšem v tomto období dostaly do problémů a automobilka tak operativně přesunula výrobu potřebných součástí k jinému výrobcí (Sůra, 2009a).

Dodavatelé 2. a 3. třídy nabízejí převážně své výrobní kapacity a logistické služby. V případě 2. třídy se může jednat o vnitřní konstrukci již zmíněné hlavové opěrky vyráběné pro dodavatele 1. třídy. Poslední 3. třída dodává převážně nejrůznější základní komponenty, jako jsou unikátní těsnění, šrouby, pružiny, apod. U dodavatelů automobilového průmyslu tak existuje hierarchické rozdělení podle vztahu k finální výrobě. Jak uvádí P. Pavlínek a J. Ženka (2011) dochází u jednotlivých dodavatelů i k funkční modernizaci jednotlivých dílů a tím může dojít k přesunutí dodavatele mezi třídami směrem nahoru.

### **3.2 Ekonomická krize v českém automobilovém průmyslu**

Prvním cílem stanovým v této práci je zjistit vliv ekonomické krize na automobilový průmysl v České republice. Pro splnění tohoto cíle byly stěžejním zdrojem statistiky Sdružení automobilového průmyslu. Toto sdružení je zapojeno do mezinárodních struktur (čestný člen OICA) a pokrývá téměř 90 % automobilového průmyslu ČR z hlediska celkového objemu tržeb (SAP, 2006 – 2010a). Sdružení automobilového

průmyslu navazuje na "Svaz rakouských automobilových průmyslníků" a také na činnost "Automobilní sekce kovodělného průmyslu československého", která sdružovala všechny československé automobilní továrny. Výroční statistiky SAP, které se staly důležitým zdrojem pro tuto práci, mi pomohla získat katedra konstrukce strojů ZČU. Tato katedra je vzhledem ke své výzkumné činnosti, směřující do automobilového průmyslu, čestným členem této profesní organizace. Statistiky posloužily pro vytvoření přehledu o vývoji tržeb a exportu automobilového průmyslu a byly porovnány s celkovým vývojem exportu a tržeb z průmyslové produkce ČR. Bohužel nebylo možné získat souhrnné relevantní informace o vývoji počtu zaměstnanců v automobilovém průmyslu ČR. Z toho důvodu je průběh krize v autoprůmyslu ČR, jako celku, sledován na základě výše uvedených ukazatelů. S pomocí výročních zpráv a informací v českých periodikách byl dále analyzován průběh krize u nejvýznamnějších výrobců automobilových dílů na našem území a předních výrobců automobilů. Výrobci automobilových dílů byli vybráni na základě žebříčku iDnes (Horáček et al., 2008, online). U výrobců automobilů bylo požadováno, aby jejich roční produkce činila alespoň 100 vozidel (přibližně 0,01 % podíl na celkové výrobě automobilů v ČR). Výrobci automobilů byli seřazeni do tří kategorií (osobní a lehká užitková vozidla, nákladní automobily, autobusy). Souhrnná data za kategorie byla získána na základě statistické databáze OICA. U samotných výrobců byly hlavními sledovanými ukazateli vývoj počtu zaměstnanců a počet vyrobených kusů vozidel. Tyto údaje byly získány za pomoci analýzy výroční zpráv těchto firem, které jsou uveřejněny online v Obchodním rejstříku ČR. Dodatečným zdrojem byly statistiky SAP a databáze HOPPENSTEDT BONNIER Information, s. r. o. (HBI).

Datové řady byly získány vždy za období 2006 – 2010. Bylo tak možné zachytit stav před ekonomickou krizí, v jejím průběhu i v roce 2010, kdy došlo ve světovém hospodářství k ekonomickému oživení. V rámci práce není věnována pozornost výrobcům, návěsů a motocyklů. Tito výrobci mají dle vyjádření SAP (2006 – 2010a) v současném autoprůmyslu ČR zanedbatelný význam.

### ***3.3 Ekonomická krize v automobilovém průmyslu Plzeňského kraje***

Pro splnění druhého cíle, kterým je analyzovat dopad ekonomické krize na dodavatele automobilového průmyslu v Plzeňském kraji, bylo nejdříve nutné vypracovat databázi

zástupců automobilového průmyslu v tomto regionu. S pomocí sektorové databáze dodavatelů vybraných průmyslových odvětví agentury CzechInvest bylo zjištěno, jaké firmy s více než 50 zaměstnanci v Plzeňském kraji jsou zapojeny v dodavatelském sektoru automobilového průmyslu. Dodavatelé jsou v této databázi členěni do 12 sektorů podle toho, jakým průmyslovým oborům jsou určeny jejich výrobky. Tato databáze, dle vyjádření agentury CzechInvest, pokrývá celý dodavatelský sektor v České republice. Přestože jsou data agentury CzechInvest stěžejním zdrojem, tak pro kontrolu a případné doplnění firem byl využit i mezinárodní firemní vyhledávač Kompass. Pro vytvoření rychlé představy o profilu společností a jejím výrobním zaměření posloužila online databáze firem ČR společnosti HBI, s. r. o.

Zjištění dopadů ekonomické krize bylo provedeno na základě analýzy údajů o průměrném počtu zaměstnanců ve sledovaném období 2006 – 2010 u vybraných společností. Data byla získána na základě analýzy výročních zpráv a účetních uzávěrek daného podnikatelského subjektu. Tyto informace musejí být ze zákona firmami uváděny a jsou dostupné v Obchodním rejstříku České republiky. Jako doplňující datový zdroj sloužily výroční statistiky Českého statistického úřadu.

Na základě dat o dodavatelích automobilového průmyslu v Plzeňském kraji byly pomocí statistických metod porovnány jednotlivé okresy (NUTS 4) a zjištěn vývoj počtu zaměstnanců, zapojených do automobilového průmyslu v těchto regionech a identifikovat ekonomickou krizí nejvíce a nejméně zasažený region. Pro analýzu koncentrace automobilového průmyslu v kraji byla použita metoda prostorové koncentrace průmyslu. Metoda využívá lokalizační kvocient (index), který porovnává úroveň koncentrace průmyslu (odvětví) ve vybrané územní jednotce vzhledem ke koncentraci průmyslu (odvětví) v jednotce hierarchicky vyšší ve srovnání s obyvatelstvem. Hodnoty vyšší než 1 znamenají nadprůměrné zastoupení průmyslu (odvětví) v regionu, naopak hodnoty menší pak podprůměrné zastoupení. Výpočet provádíme pomocí následujícího vzorce:

$$K_{ki} = \frac{\frac{P_{ip}}{P_{io}}}{\frac{P_{jp}}{P_{jo}}}$$

$K_{ki}$  – lokalizační kvocient  
 $P_{ip}$  – počet zaměstnanců v odvětví v územní jednotce hierarchicky nižší  
 $P_{io}$  – počet obyvatel v územní jednotce hierarchicky nižší  
 $P_{jp}$  – počet zaměstnanců v odvětví v územní jednotce hierarchicky vyšší  
 $P_{jo}$  – počet obyvatel v územní jednotce hierarchicky vyšší.

Z. Pavlík a K. Kuhl (1981); MUNI (2009, [online]).

## **4 Automobilový průmysl ve světě**

Následující kapitola stručně popisuje automobilový průmysl ve světě a jeho rozmístění. Podrobně také mapuje důležité okamžiky vývoje výroby automobilů na našem území až po období před globální ekonomickou krizí.

Automobilový průmysl je považován za nejvíce globalizované odvětví průmyslu s obrovským socioekonomickým dopadem (Dicken, 2007). Přímo ve výrobě automobilů je ve světě zaměstnáno přibližně 8 mil. lidí. Podle J. Švejnara (2008) na každého zaměstnance v automobilce připadá dalších 6 – 7 zaměstnanců v návazných odvětvích a službách (Švejnár in Korbel a Šperková, 2008, s. 26). Celkově se tak množství lidí zapojených do výroby automobilů pohybuje okolo 50 mil. Význam tohoto odvětví vzhledem k příjmům, které v důsledku výroby proudí do ekonomik jednotlivých států, je nenahraditelný.

### **4.1 Rozmístění automobilového průmyslu ve světě**

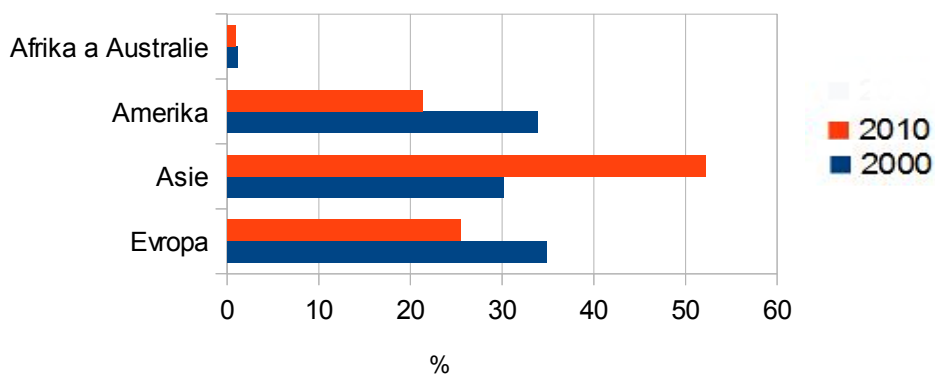
M. Vošta (2010) ve své práci rozlišuje 2 typy center výroby automobilů. Prvním typem jsou tradiční centra výroby automobilů, která jsou současně středisky výzkumu a vývoje. Typickými příklady jsou Detroit, Dolní Sasko nebo výrobní oblast okolo Paříže. Lokalizačními faktory automobilového průmyslu těchto center jsou:

1. Dostatečné množství kvalifikované pracovní síly.
2. Dlouholetá tradice výroby vozidel.
3. Dostatečná místní poptávka po automobilech.
4. Vyšší životní úroveň.

Centra druhého typu jsou charakteristická montážní výrobou automobilů z dovážených dílů. Příkladem takových center jsou Čína, Indie a Latinská Amerika. Jejich hlavními lokalizačními faktory jsou:

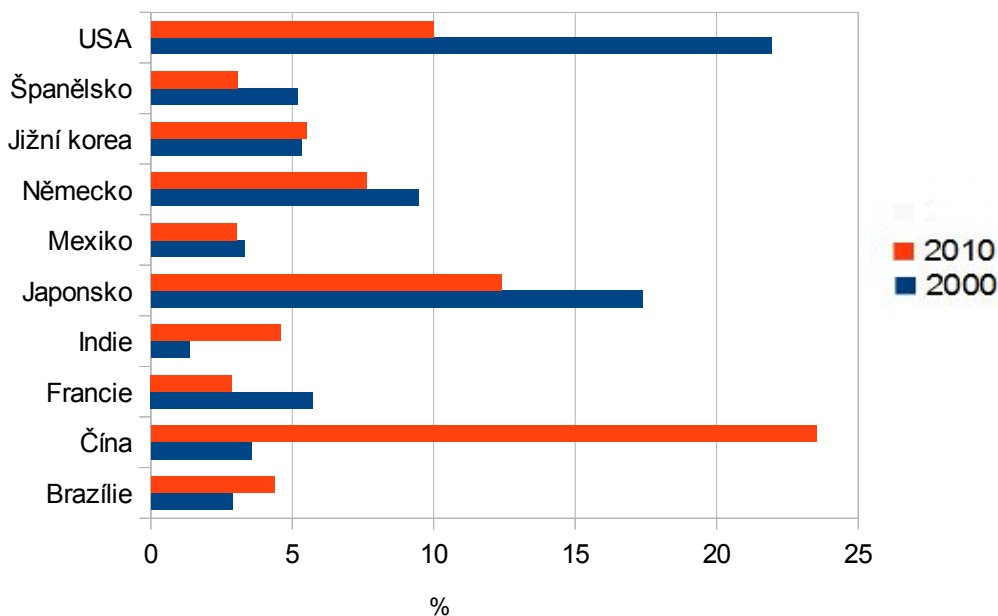
1. Levná pracovní síla.
2. Lokálně rostoucí spotřeba v daných regionech.

**Obr. 1** Podíl výrobních makroregionů na celkové světové produkci automobilů v roce 2000 a 2010



**Pramen:** Zpracováno z OICA (1998 – 2011, [online]).

**Obr. 2** Podíl hlavních výrobních oblastí na celkové světové produkci automobilů v roce 2000 a 2010



**Pramen:** Zpracováno z OICA (1998 – 2011, [online]).

Současná produkce automobilů je geograficky soustředěna do 3 hlavních makroregionů - Amerika, Evropa a Asie (viz obr. č. 1). Tyto tři výrobní oblasti každoročně produkují téměř veškerou světovou produkci automobilů. V Australii je produkce zanedbatelná a je nepravděpodobné, že do budoucna bude výrazněji růst. Obdobná je produkce v Africe, kde jak uvádí E. Kislíngrová (2010) je vysoký



potenciál pro růst, který však zůstává až na některé regiony v severní a jižní Africe stále nedostatečně využitý. Celkem 75 % světové produkce automobilů je v současnosti soustředěno do pouhých 10 zemí světa v rámci těchto makroregionů (viz obr. č. 2). Patrný je obrovský nárůst produkce v Asii (viz obr. č. 1 a obr. č. 2). Tradiční centra výroby, která byla dříve považována za neohrožitelná, a která dominovala světové ekonomice, ztrácejí na důležitosti. Typickým příkladem je tzv. „Velká detroitská trojka“<sup>2</sup>.

Obrovský růst asijského, ale i jihoamerického trhu je zapříčiněn stále se zvyšující výkonností těchto mladých ekonomik a místním nenasyceným trhem s automobily. Podle P. Pavlínka a J. Ženky (2011) mění současný vývoj výroby ve světě geografii automobilového průmyslu. Dicken (2011) uvádí, že počet vozidel na 1000 obyvatel je v USA téměř 800, v Indii to je jen 18 a v Číně okolo 25 jednotek. V souvislosti s novými trhy pro odbyt automobilů nedochází k nárůstu počtu výrobců, ale naopak je zaznamenán trend neustálého snižování tohoto počtu v důsledku konkurenčního boje na trhu. K. Shimokawa (2002) se domnívá, že výrobci, kteří ročně produkuje méně než 4 miliony automobilů do budoucna nepřežijí a světový trh bude ovládat 5 největších automobilových společností.

## **4.2 Automobilový průmysl na území České republiky**

Společně s Německem, Velkou Británií, Francií, Itálií a v neposlední řadě USA se řadíme mezi první průkopníky ve výrobě automobilů na světě. Následující podkapitola je shrnutím nejdůležitějších okamžiků automobilového průmyslu na našem území, od jeho vzniku, až po období před současnou ekonomickou krizí.

### **4.2.1 Vývoj výroby automobilů do 2. světové války**

Za zlomové období našeho průmyslu lze bez nadsázky označit zahájení první sériové výroby automobilů v kopřivnické továrně Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft A. G. v roce 1897. Tato automobilka, později nesoucí jméno Tatra, se stala jednou z prvních továren na sériovou produkci automobilů na světě a její vozy Präsident byly chloubou našeho tehdejšího průmyslu (Král, 2010).

---

2. Tři významná američtí výrobci automobilů (Ford Motor Company, General Motors a Chrysler).

Počátky 20. století jsou v automobilovém světě spojeny se jménem Henryho Forda, který přichází se zcela novými metodami výroby automobilů. Tento americký vizionář se stal inspirací i zakladatelům mladoboleslavské automobilky Laurin & Klement, která na trh vstupuje v roce 1906 a to rovnou s 5 sériově vyráběnými typy automobilů (Kožíšek a Králík, 1995). Z významných výrobců předválečného období nelze vynechat Pražskou továrnu na automobily, a. s., záhy přejmenovanou na Praga a automobilku Walter Motors, která později proslula hlavně výrobou leteckých motorů.

První světová válka zasáhla tvrdě automobilový průmysl a toto období krize se stalo likvidační pro mnoho malých výrobců. Výroba osobních automobilů byla ve velkých závodech prakticky zastavena a přednost byla dána montáži těžkých vojenských vozidel a další techniky. Konec války však znamenal pro výrobce automobilů další problémy, neboť došlo ke ztrátě odbytišť. Klíčový rakousko-uherský trh neexistoval a i významní zahraniční klienti v důsledku války ztratili o další dodávky našich vozidel zájem. Samotný domácí trh v této době prodeji automobilů nepřál. Po válce bylo vlastnění automobilu pokládáno za zbytečný luxus a vláda zaváděla nejrůznější omezení, jako byla daň z přepychu nebo dlažebné<sup>3</sup> (Král, 2010). Obrat nastal až ve 20. letech, kdy došlo k růstu prodejů a dosud největší fúzi v našem automobilovém průmyslu. Automobilka Laurin & Klement se stala roku 1925 součástí strojírenského gigantu světového významu Škody Plzeň. Fúze s ostatními automobilkami a velkými společnostmi v rámci státu byly již v této době ve světě přirozené (Shimokawa, 2002). V Mladé Boleslavi byl následně zmodernizován provoz podle světových standardů.

Automobilky Škoda, Praga a Tatra se podílely z 90 % na výrobě automobilů v Československu. Počet ročně vyrobených automobilů byl v roce 1928 v ČSR, se 13 tisíci vyrobenými jednotkami, vyšší než v Rakousku nebo Belgii (Pavlínek, 2008). Pro srovnání je však nutné dodat, že ve stejné době jediný výrobce Ford Motor Company z USA produkoval stovky tisíc vozů za jediný rok.

Velká hospodářská krize třicátých let znamenala do té doby nepoznaný ekonomický úpadek. Vyrovnat se s krizí bylo nad síly kohokoliv a v případě automobilového průmyslu to platilo mnohonásobně. Krize byla pro mnoho malých výrobců automobilů likvidační. Škodovka v období po krizi poprvé získává prim a předbíhá v žebříčku prodejů Tatra a Pragu (Kožíšek a Králík, 1995).

---

3. Daň za využívání veřejného statku (dlážděných cest). Zdanění se týkalo automobilů a velocipédů.

## 4.2.2 Válečné a poválečné období

V období druhé světové války byl automobilový trh, obdobně jako během 1. světové války, přeorientován na válečný program. Montovaly se díly např. pro bojové letouny a v důsledku toho byly mnohé továrny cíleně bombardovány. Po válce nastalo období národního plánování a konec konkurence v automobilovém průmyslu. Významnou událostí bylo oddělení mladoboleslavské automobilky od plzeňské Škody (1945) a přejmenování automobilky na Automobilový závod, národní podnik (AZNP). Ve stejném období dochází k přesunutí výroby autobusů do závodu Karosa ve Vysokém Mýtě (1948), která vznikla znárodněním karosárny Sodomka (Tulis, 2010). V roce 1951 pak ke vzniku Libereckých automobilových závodů (LIAZ). Z důvodu omezení závislosti na zahraničních trzích byla v Československu vytvořena síť 11 hlavních dodavatelů automobilových komponentů, kteří zaměstnávali více než 17 tisíc pracovníků a vyráběli 90 % všech potřebných součástí pro místní výrobu (Pavlínek, 2008).

Československo patřilo, v období nazývaném lidově demokratické zřízení a později také reálný socialismus, mezi nejvýznamnější průmyslově zaměřené součásti Rady vzájemné hospodářské pomoci (RVHP)<sup>4</sup>. Ekonomika těchto zemí byla centrálně plánovaná a realita se měla shodovat s předem stanoveným plánem. Politický systém téměř nerespektoval zásady poptávky a nabídky a tím docházelo k neefektivnímu využívání dostupných zdrojů. Z tohoto důvodu se výroba v Československu pod tlakem okolností zaměřila na produkci malých, levných vozidel a dále nákladních automobilů, které splňovaly unifikované požadavky diktované RVHP. P. Pavlínek (2008) uvádí, že docházelo k výraznému růstu meziroční produkce postupně až do 80. let. Po tomto, z hlediska objemu výroby, úspěšném období dochází ke zpomalení růstu a začíná se výrazněji projevovat hospodářské zaostávání vůči západním ekonomikám. Technologické rozdíly v našem automobilovém průmyslu začaly být oproti západní konkurenci značné, nikoliv však zcela propastné. Zaostávání bylo především způsobeno politickými rozhodnutími s orientací na "měkké trhy" RVHP spojené s nedostatečnými investicemi do výrobní a vývojové základny automobilek. Přes tato objektivní omezení disponoval automobilový průmysl kvalitním technickým personálem, který dokázal

---

4. Obchodní organizace, která sdružovala v období 5. 1. 1949 – 28. 6. 1991 socialistické státy sovětského bloku. Tento „nástroj“ umožnil Sovětskému svazu centrální ovládnutí ekonomik socialistických států.

v polovině osmdesátých let vyvinout výrobek téměř shodných užitných vlastností ve srovnání se západní konkurencí. Jednalo se o vůz nižší střední třídy Škoda Favorit. Uvedený výrobek byl, podle vyjádření tehdejšího německého managementu koncernu Volkswagen (VW), jedním z hlavních důvodů vstupu tohoto koncernu do soutěže o podíl v Škoda AZNP Mladá Boleslav po roce 1989 (Králík, 2008).

### **4.2.3 Období po roce 1990**

Po rozpadu RVHP a přijetí norem tržního systému nemohl český automobilový průmysl bez přílivu nového know-how efektivně čelit západní konkurenci z důvodu své dosavadní orientace na již neexistující trhy. P. Pavlínek (2008) uvádí 3 nejdůležitější body, které měly vliv na průmysl bývalých států RVHP střední a východní Evropy po roce 1990 :

1. Rozpadem RVHP došlo ke ztrátě zavedených odbytišť a přeorientování na nové trhy tuto ztrátu nevyvážilo.
2. Domácí poptávka po tuzemských automobilech po roce 1990 klesala a zároveň rostly ceny domácích vozidel z důvodu nárůstu inflace.
3. Blížkost EU a pronikání nových prodejců na zdejší trh podpořilo zhroucení stávající výroby ve střední a východní Evropě.

Privatizace státem vlastněných podniků ve střední Evropě byla považována za jednu z nejdůležitějších podmínek pro splnění úspěšné transformace místních ekonomik (Rugraf, 2010). Přestože byl systém v tehdejší Československu v porovnání se střední a východní Evropou poměrně sociálně příznivý, došlo v něm v době centrálního plánování k téměř absolutní likvidaci soukromého podnikatelského sektoru. (Petříček, 2006). Československo dosáhlo centralizace ekonomiky nejvyššího stupně, a proto se změnou podmínek bylo efektivní podnikání obtížné.

Za významný impulz této doby je považován oficiální vstup VW do tehdejší automobilky Škoda v roce 1991. Všeobecně je tento krok pokládán za největší úspěch naší privatizace a jeden z prvních projevů globalizace v automobilovém průmyslu u nás. Je dobré na okraj podotknout, že tento podnik díky snaze vlády České republiky neprošel "kuponovou privatizací", ale byl částečně (70 %) prodán přímému investorovi s následným odprodejem zbývajících částí v roce 2000. Podnik se díky tomu vyhnul poprivatizační agonii a od počátku získal management s jasným zadáním na rozvoj

do budoucna. Silným zdrojem růstu se tak okamžitě stává přístup ke značné části know-how předního evropského výrobce a standardy řízení obvyklé u západních automobilek.

Jedná se o jeden z mála průmyslových podniků ČR, který byl odprodán zahraničnímu investorovi, neboť v době (90. lét) byla preferována spíše česká cesta privatizace. Retrospektivně je průběh české cesty privatizace podle J. Švejnara (Vláda České republiky, 2011, [online]) považován za neúspěšný a Světová banka tuto cestu nedoporučuje. Nový podnik, přejmenovaný na Škoda, automobilová a. s., se tak stává po Volkswagenu, Audi a Seatu další značkou tohoto obřího koncernu.

Přestože významní tuzemští výrobci nákladních automobilů (Avia, Tatra, Liaz) se postupně dočkali rovněž přílivu zahraničního kapitálu, k obnovení zašlé slávy jejich produkce v plné velikosti již nedošlo a výroba musela být výrazně snížena. Nákladní automobily byly oproti osobním automobilům v mnohem těžší výchozí situaci. U osobních automobilů centrálně plánovaná výroba těžila ze zkušeností a úspěchů dosažených v minulosti. Výroba nákladních automobilů však nebyla tak zakořeněná a mnohem výrazněji se u ní projevil strukturální deformace, které podle V. Petříčka (2006) souvisejí zejména s teritoriální a komoditní orientací vnějšího užití produkce na nenáročné východní trhy a trhy "třetího světa". Rovněž po dosažení určité technologické úrovně byly další inovace nákladních automobilů již minimální, oproti výrobě osobních automobilů, kde inovace probíhaly alespoň v rámci domácích možností. Výroba nákladních automobilů byla též silně propojena s trhem RVHP. Při přechodu na západní trhy jen stěží mohli tito výrobci dále růst a čelit konkurenci (Václavík, 2010; Šuman, 2010).

Příkladem je naše nejstarší automobilka Tatra, která byla orientována na trh bývalého Sovětského svazu, kde tento odběratel dokázal vstřebat veškerou produkci. Jak uvádí M. Šuman (2010) v důsledku rozpadnutí tohoto trhu a nové vyspělé konkurenci, došlo k řádovému poklesu celkových objednávek. Tatra následně čelila nedostatku hotovosti a dostala se téměř na pokraj bankrotu. Automobilka Liaz, která byla orientována na lehčí nákladní automobily byla velice silně zasažena po liberalizaci zahraničního obchodu renomovanými konkurenty ze západní Evropy. S jejich technickou převahou a kapitálovou vybaveností se nedokázala vyrovnat a došlo k zániku výroby. Svůj díl na tom měly i zpřísňující se ekologické limity s následnou potřebou investic do vývoje, na které Liaz nedokázal získat dostatek zdrojů.

Transformace u automobilek byla sledována návaznými výrobci automobilových komponent a stala se podnětem pro jejich vstup na český trh ať už formou přímých nákupů nebo koupí akcií vzešlých z kuponové privatizace či výstavbou svých kapacit na zelené louce. Jak uvádí analytik P. Sobišek: „Je těžko změřitelné, ale naprosto zásadní, kolik dalších investorů přivedla do Česka dobrá zkušenost VW s fungováním Škody Auto.“ (AUTO CZ, 2011, [online]) Investice těchto nadnárodních firem mají výrazný synergický dopad pro celý průmysl ČR. Je třeba dodat, že tito výrobci následně po úspěšném etablování na českém trhu začínají své výrobní kapacity rozšiřovat a dodávat i svým původním odběratelům v západní Evropě. Automobilový průmysl je transformován a je zapojen do globálních vazeb v tomto odvětví. To je jednou z hlavních příčin výrazného růstu českého HDP v devadesátých letech minulého století.

Příliv nového zahraničního kapitálu do automobilového průmyslu lze označit za příznivý až do roku 1995, po kterém došlo k poklesu nových zahraničních investic. Z tohoto důvodu je v roce 1998 vládou zaveden systém investičních pobídek pro zpracovatelský průmysl, který měl za cíl podpořit (např. pomocí slev na dani z příjmu právnických osob, příspěvky na každé vytvořené pracovní místo apod.) a přilákat nové velké investory, a tím docílit i přílivu menších návazných subdodavatelů, kteří budou následovat podpořený subjekt. Česká republika je od té doby ve světě aktivně propagována jako automobilová výrobní základna s nízkými náklady na výrobu a kvalitní pracovní silou a jak uvádí V. Petříček (2006), stala se díky podpoře investování regionálním centrem v oblasti výroby automobilů.

Jeden z hlavních pozitivních efektů investičních pobídek je znatelný nárůst nových pracovních míst. Celkem bylo dle agentury CzechInvest (2011, [online]) vytvořeno v období duben 2008 – listopad 2011 v českém průmyslu 137 267 nových pracovních míst. Rozhodující podíl z tohoto čísla připadá na automobilový průmysl. Za největší úspěchy těchto pobídek lze bez nadsázky označit výstavbu továrny automobilek Toyota Peugeot Citroën, která zahájila výrobu v roce 2005 a automobilky Hyundai vyrábějící automobily v ČR od roku 2008. Výrobní komplex Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech, s. r. o. byl postaven na zelené louce v průmyslové zóně Kolín-Ovčáry v hospodářsky silném Středočeském kraji. Naproti tomu Hyundai Motor Manufacturing Czech, s. r. o. (HMMC) se svůj závod rozhodla umístit do silně strukturálně postiženého okresu Frýdek-Mýstek v Moravskoslezském kraji.

Důvody proč investovat do automobilového průmyslu v ČR shrnuje agentura CzechInvest (CzechInvest, 2011, [online]) do následujících bodů:

- Stabilní podnikatelské a politické prostředí – členství v EU a NATO.
- Strategická poloha ČR ve střední Evropě, snadný přístup na trh EU s 500 miliony spotřebitelů.
- Rozvinutá dopravní a telekomunikační infrastruktura.
- Vyvinutá technologická základna.
- Vysoká úroveň vzdělání a kvalifikace pracovní síly, dobrý přístup k absolventům s technickým vzděláním.
- Silný inovační potenciál pracovníků, velký potenciál pro výzkum a vývoj.
- Pozitivní přístup české vlády, investiční podpora pokrývající až 60 % uznatelných nákladů, a to pomocí transparentního systému investičních pobídek.
- Prvotřídní podpora ze strany CzechInvestu.

## 5 Světová ekonomická krize

Ekonomická krize, která svět zasáhla v roce 2008 je pokládána za největší globální ekonomický propad od Velké hospodářské krize 30. let minulého století. Následující kapitola stručně popisuje vznik a vývoj této ekonomické krize a její průběh ve světovém automobilovém průmyslu.

Tržní ekonomiky neprocházejí rovnoměrným vývojem, ale typický je pro ně cyklický vývoj, který se projevuje hlavně výkyvy reálného produktu, zaměstnanosti a objemu investic. Fáze hospodářského cyklu se skládají z možných negativních efektů (které však mohou mít ozdravný charakter) a vždy i z efektů pozitivních (Kraft, et al., 2010). Ekonomické školy nemají stejný názor na otázku, zda se má proti cyklickému vývoji bojovat a nějakým způsobem ho regulovat, nebo zda ho přijmout jako realitu a nezasahovat do něj ve smyslu *laissez faire*<sup>5</sup>. Podle J. Krafta et al. (2010) záleží na příčině, která stojí za vznikem cyklu. U cyklického vývoje, který je přirozený, dochází v období konjunktury k zahlazování nedostatků, kterými subjekty trpí. V hluboké krizi jsou však účastníci trhu pod daleko větším tlakem reality. E. Kislingerová (2010, s. 50) v souvislosti s tímto tvrzením uvádí: „Uvolnění zdrojů, které byly v čase konjunktury<sup>6</sup> vázány i v projektech, které neměly dostatečnou efektivitu a při životě se mohly udržet jenom na expandujícím trhu, otevře prostor pro růst. Tento nový růst se ale soustředí tam, kde bude mít kapitál největší výnos, což vede k růstu produktivity práce, ziskovosti, v důsledku také k růstu mezd a životní úrovně a tudíž jsou zásahy zbytečné a nežádoucí.“ Pokud je příčina cyklického sestupu nepřirozená, pak je třeba pomoci k přirozenému vývoji státním zásahem. Zásah je o to důležitější v případě, že se jedná o ekonomiku do které byla krize přenesena z vnějšku.

P. Krugman (2008) a T. Woods (2010) se shodují, že ekonomické krize menšího lokálního rozsahu v Mexiku (1994) a Japonsku (1990) byly již předzvěstí toho, že dojde ke globálnímu ekonomickému propadu. Podle J. B. Fostera a F. Magdoffa (2009) je nutné hledat příčinu v systému samotném. V souvislosti s deindustrializací a přesouváním výroby z vyspělých států do rozvojových regionů došlo ke změně struktury ekonomiky v těch nejrozvinutějších a dříve průmyslových zemích. Sice dochází k ekonomickému růstu, ale nezvyšuje se úměrně počet pracovních míst.

---

5. Ekonomická zásada: vláda má zasahovat do ekonomického dění co nejméně.

6. Souhra příznivých hospodářských podmínek pro růst obchodu a průmyslu.



V důsledku toho dochází podle autorů k dalšímu poklesu efektivní poptávky. Je vyvíjen tlak na další zlevňování, lidé se zadlužují. Dochází k větším nerovnostem ve společnosti.

Spouštěcím impulsem hospodářské krize 21. století byla lokální hypoteční krize Spojených států, která naplno propukla v roce 2007. Tato krize byla zapříčiněna nekalými praktikami nadnárodních bankovních institucí na hypotečním trhu a následně přerostla do krize finanční (Kovanda, 2010). Finanční krize zapříčinila problémy mnoha světovým bankám a dokonce i bankrot jedné z největších a nejstarších bank na Wall Street – Lehman Brothers. V důsledku toho došlo k panice a strachu v celosvětovém bankovním sektoru. Všude na světě poklesly akcie a stav ekonomiky vyústil až do podoby globální hospodářské krize. Tyto, dá se říci podvody, které stály za splasknutím tzv. hypoteční bubliny, se staly závažným faktorem, který vedl k následným nerovnováhám a turbulencím ve většině světových ekonomik s dopadem na hospodářství jednotlivých zemí. Komplexně shrnul tento vývoj J. Stiglitz: „Nejlepší mozky v USA věnovaly svůj talent na obcházení standardů a regulací, zajišťujících efektivní chod a bezpečnost bankovního systému. Bohužel úspěšně a my všichni – majitelé domů, zaměstnanci, investoři, daňoví poplatníci za to zaplatíme.“ (Stiglitz in Kvalčová, 2009, s. 2, [online]).

U globální ekonomické krize byly rozpoznány její makroekonomické i institucionální příčiny. Jednalo se o příliš vysoké množství likvidity, nízké úrokové míry a dlouhotrvající obecné přesvědčení, že konjunktura bude věčná (Kvalčová, et al., 2010).

Charakteristikou tohoto nového viru se stala jeho vysoká adaptabilita a rychlé celosvětové šíření (Kislingerová, 2011). Státy se rozhodly poprvé od druhé světové války pro nevídanou měnovou a fiskální podporu svých ekonomik s cílem zmírnit průběh krize. Došlo k podpoře soukromých a ekonomických subjektů státem, ale také i k znárodňování firem s cílem dosáhnout růstu (Kvalčová, et al., 2010). Tento stav byl znatelný hlavně v USA, kde vybrané finanční ústavy, ale i automobilky General Motors a Chrysler obdržely miliardy amerických dolarů na svoji záchranu. Taková cílená podpora vybraných domácích subjektů je přímo v rozporu se zásadami volného obchodu a je diskriminační pro ostatní ekonomické subjekty. Navíc dochází k upřednostnění a ochraně vlastních výrobců před zahraniční konkurencí a podpora tak

sklouzává až k národnímu protekcionismu<sup>7</sup>. D. Suchánek (2009) uvádí, že se u takové podpory stejně jedná o řešení krátkodobé a bude dosaženo pouze oddálení problému. V souvislosti s tímto jevem T. Sedláček (2008) upozorňuje, že USA na počátku 90. let učila celý svět privatizovat a deregulovat své hospodářství jako nejlepší cestu k prosperitě, ale přitom v posledních letech evidentně sama znárodňuje a reguluje. Jakýkoliv projev protekcionismu a regulace je ve většině tržních ekonomik netolerovatelný a je v rozporu se zásadami mezinárodního obchodu. Evropská unie takové opatření přímo ve svých členských státech zakazuje (Macháček, 2009).

Oproti USA jedná EU mnohem prozíravěji a to sestavením Plánu evropské hospodářské obnovy, který shrnula E. Kvalčová, et al. (2010) do následujících 10 bodů:

- 1. Podpora zaměstnanosti** – zaměření na nejzranitelnější subjekty, nová pravidla pro čerpání z Evropského fondu pro přizpůsobení se globalizaci.
- 2. Vytvoření poptávky po práci** – doporučení pro státy snížit poplatky u nižších příjmových kategorií, dočasné dotace pro nábor pracovníků ze zranitelných osob, snížení sazby DPH ze služeb s vysokým podílem lidské práce.
- 3. Lepší dostupnost finančních zdrojů pro podniky** – zvýšení prostředků na půjčky od Evropské investiční banky pro malé a střední podniky, zplnomocnění členských států ke zjednodušení přístupu k finančním zdrojům prostřednictvím dotovaných záruk a úvěrových dotací do výrobků, které přesahují úroveň norem v oblasti životního prostředí.
- 4. Snížení administrativní zátěže a podpora podnikání** – zrušení povinnosti předkládat výroční zprávy pro mikropodniky, zkrácení lhůt splatnosti faktur vystavovaných veřejným orgánům, snížení poplatků za patentové přihlášky.
- 5. Zvýšení investic do modernizace evropské infrastruktury** – realizace transevropského energetického propojení, nové transevropské dopravní projekty, projekty na zvýšení energetické účinnosti, zmírnění změny klimatu.
- 6. Zlepšení energetické účinnosti v budovách.**
- 7. Podpora rychlého zavedení ekologických projektů.**
- 8. Zvýšení investic do výzkumu a vývoje, inovací a vzdělávání.**
- 9. Vývoj čistých technologií pro automobily a stavby** – návrh tzv. 3 PPP: zelená auta, energeticky účinnější budovy, továrny budoucnosti.
- 10. Vysokorychlostní internet pro všechny.**

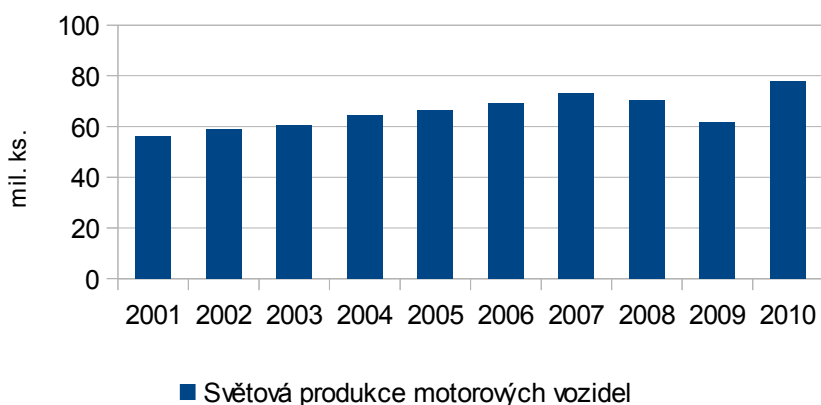
---

7. Ekonomický termín, který vyjadřuje upřednostňování domácích výrobků před zahraniční konkurencí.

## 5.1 Globální ekonomická krize ve světovém automobilovém průmyslu

Automobilový průmysl se vyznačuje nadproporcionální závislostí na vývoji ekonomiky (Suchánek, 2009). V období růstů roste rychleji než trh a naopak v období hospodářského poklesu je tento průmysl mnohem více zasažen (Dubská, 2009; Kislingerová, 2010). Globální ekonomická krize tak pro něj byla velice těžkou zkouškou.

**Obr. 3** Vývoj celkové produkce automobilů ve světě v období 2001 – 2010

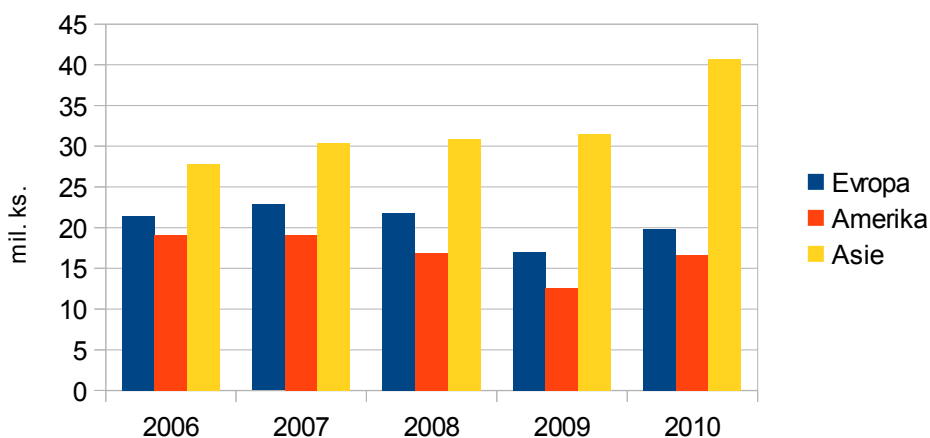


**Pramen:** Zpracováno z OICA (1998 – 2011, [online]).

V roce 2008 a 2009 byl v důsledku ekonomické krize zaznamenán historický pokles v celosvětové výrobě automobilů (viz obr. č. 3). Mnoho automobilek hlavně v USA čelilo největším problémům ve své historii, které byly výrazně propojeny s hypoteční krizí a také s celkovým stavem tamějšího automobilového průmyslu, který dlouhé roky upřednostňoval výrobu velkých a na provoz nákladných vozů typu SUV a pick-up. O tento typ vozů, však v období krize a za současného zvýšení ceny pohonných hmot lidé ztratili výrazně zájem (Dicken, 2011). J. Macháček (2009) uvádí, že případný bankrot může paradoxně pro samotnou automobilku znamenat i pomoc. Nová výroba se znovu zrodí na troskách bývalé korporace a bude tím očištěná od původních nákladných smluv. General Motors (GM) například přicházela o obrovské finanční částky v období krize z důvodu, že odbory měly vyjednány z doby prosperity o třetinu vyšší platy, než bylo běžné u konkurence. Současně byla automobilka GM svázána ve svém podnikání obrovskými objemy plateb do penzijních systémů bývalých i současných zaměstnanců.

Z obrázku č. 4 a tabulky č. 1 je patrné, že i u evropských automobilek došlo k poklesu výroby, avšak meziroční poklesy v roce 2008 a 2009 nebyly tak vysoké jako v USA.

**Obr. 4** Vývoj produkce automobilů v období 2006 – 2010



**Pramen:** Zpracováno z OICA (1998 – 2011, [online]).

**Tab. 1** Meziroční změny (%) ve výrobě automobilů v období 2006 – 2010

	2007/2006	2008/2007	2009/2008	2010/2009
<b>Evropa</b>	6,8	-4,7	-21,7	16,2
<b>Amerika</b>	0,5	-11,7	-25,7	32,5
<b>Asie</b>	9	1,8	2	29

**Pramen:** Vlastní výpočty z OICA (1998 – 2011, [online]).

Nejmenší dopad měla krize na výrobu automobilů v Asii, kde došlo pouze ke zpomalení meziročního růstu produkce (viz tab. č. 1). V roce 2010 dochází k opětovnému meziročnímu nárůstu výroby ve všech 3 hlavních výrobních oblastech. Tento růst však pouze v Asii překročil hodnoty z předkrizového roku 2007.

## 6 Globální ekonomická krize v automobilovém průmyslu ČR

V České republice se nejrychleji rozvíjí ta odvětví průmyslu, která vykazují vysokou přidanou hodnotu. Dominantní postavení v rámci českého hospodářství má automobilový průmysl, který se podílí na celkové průmyslové produkci České republiky přibližně jednou pětinou (viz tab. č. 2). Ekonomický vývoj v tomto odvětví tak výrazně ovlivňuje výsledný stav celkové průmyslové produkce v ČR.

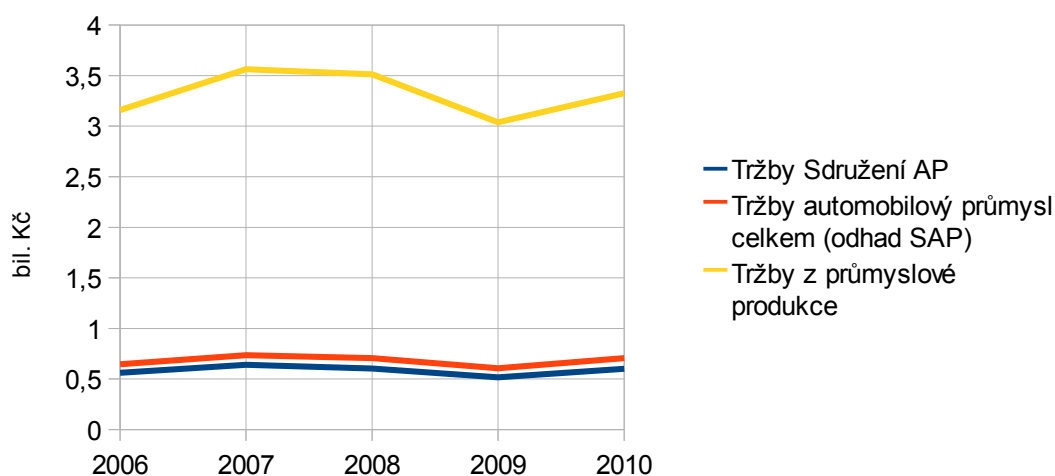
**Tab. 2** Podíl (%) automobilového průmyslu na průmyslové výrobě ČR v období 2006 – 2010

	2006	2007	2008	2009	2010
<b>Sdružení AP</b>	17,7	18	17	17	18
<b>Automobilový průmysl celkem (odhad SAP)</b>	20,4	20,6	20,1	20	21

**Pramen:** Zpracováno z SAP (2006 – 2010a).

Další významná odvětví českého hospodářství jsou výroba strojů a zařízení a elektrických a optických přístrojů. V útlumu jsou pak odvětví náročná na nekvalifikovanou pracovní sílu. Příkladem je textilní průmysl, který dnes však patří k nejpomaleji se rozvíjejícím průmyslovým odvětvím (Vošta, 2010).

**Obr. 5** Vývoj tržeb z celkové průmyslové produkce a automobilového průmyslu ČR v období 2006 – 2010



**Pramen:** Zpracováno z SAP (2006 – 2010a).

Z obr. č. 5 a tab. č. 3 je zřejmé, že po období ekonomické prosperity a dvojciferného růstu došlo v ČR v roce 2008 k propadu celkové průmyslové produkce. Tento pokles byl zapříčiněn nástupem globální ekonomické krize, která se projevila v ČR oproti Evropě se zpožděním. Jak uvádí D. Dubská (2009) meziroční zvolnění růstu průmyslové produkce ČR bylo znatelné již od 1. čtvrtletí roku 2008, citelně se pak krize projevila od čtvrtého kvartálu roku 2008. „Během tří měsíců se stalo něco neuvěřitelného – tržby z průmyslu ČR se meziročně snížily prakticky o 90 miliard korun.“ (Kislingerová, 2010, s. 45). Tento propad se dále prohloubil v roce 2009.

**Tab. 3** Meziroční změny tržeb (%) z celkové průmyslové produkce a automobilového průmyslu v ČR v období 2006 – 2010

	2007/2006	2008/2007	2009/2008	2010/2009
<b>Tržby SAP</b>	14,3	-5,7	-14,7	16,6
<b>Tržby automobilový průmysl celkem (odhad SAP)</b>	14,1	-3,8	-14,2	16,3
<b>Tržby z průmyslové produkce</b>	12,7	-1,4	-13,5	9,5

**Pramen:** Vlastní výpočty z SAP (2006 – 2010a).

Z tab. č. 3 vyplývá, že i když automobilový průmysl v době prosperity rostl více než celková průmyslová produkce, v době krize byl pokles naopak větší. Rok 2009 se tak stal pro mnohé české firmy vůbec tím nejtěžším v jejich historii. V roce 2010 došlo v průmyslové produkci ČR k výraznému oživení. To je způsobeno profitem ČR z obnovy ekonomického růstu v Evropské unii a mezinárodního obchodu.

**Tab. 4** Podíl (%) výrobců automobilů a dodavatelů dílů SAP na celkových tržbách SAP v období 2006 – 2010

	2006	2007	2008	2009	2010
<b>Výrobci automobilů SAP</b>	43,1	42,1	42,9	51,9	52
<b>Výrobci automobilových dílů SAP</b>	56,7	56,8	55,9	46,6	46,5

**Pramen:** Zpracováno z SAP (2006 – 2010a).

**Poznámka:** Odborný odhad SAP pro celou ČR není dostupný.

Rok 2008 byl prvním rokem od vzniku samostatné České republiky, kdy došlo k meziročnímu poklesu průmyslové produkce. Dle E. Kislingerové (2010) tento propad nemá obdoby (kromě let 1932 – 1933), ani v moderních dějinách našeho území. U automobilového průmyslu došlo v roce 2008 k druhému zaznamenanému propadu. K prvnímu meziročnímu propadu došlo v roce 1994. Ve všech ostatních letech došlo vždy k růstu tržeb automobilového průmyslu a zároveň toto odvětví průmyslu vždy převyšovalo růst celkové průmyslové produkce ČR (SAP, 2008).

Výrobci automobilových dílů ztratili v období 2008 – 2010 svůj dominantní podíl na celkových tržbách automobilového průmyslu a byli tak ekonomickou krizí více zasaženi než výrobci automobilů (viz tab. č. 4).

**Tab. 5** Podíl automobilového průmyslu na celkovém exportu ČR (%) v období 2006 – 2010

	2006	2007	2008	2009	2010
<b>SAP</b>	19,3	20,1	18,6	19,1	19
<b>Automobilový průmysl celkem (odhad SAP)</b>	22,4	23	21,7	22,2	22,1

**Pramen:** Vlastní výpočty z SAP (2006 – 2010a).

Česká republika je výrazně orientována na export, který je hybnou silou místního hospodářského rozvoje. V důsledku toho je ekonomika ČR značně závislá na vývoji ekonomiky v zahraničí. Hlavními vývozními teritorii ČR jsou Slovensko, Francie, Polsko, Velká Británie, Rakousko, Itálie a Německo, které má dominantní postavení. Automobilový průmysl má společně s hutním průmyslem a výrobou spotřebního zboží pro celkový export ČR rozhodující vliv (Kraft, et al., 2009). Tento značný podíl automobilového průmyslu na celkovém exportu ve sledovaném období 2006 – 2010 dokládá tabulka č. 5. Z této tabulky je opět zřejmý meziroční pokles podílu automobilového průmyslu v roce 2008, který odráží situaci na světové trhu. V roce 2009 došlo k meziročnímu růstu podílů automobilového průmyslu na celkovém exportu. Tento růst byl zapříčiněn zavedením podpůrných opatření pro nákup automobilů na mnohých zahraničních trzích, které automobilový průmysl zvýhodňovaly oproti ostatnímu zboží, které bylo exportováno.

**Tab. 6** Meziroční změny (%) celkového exportu a exportu automobilového průmyslu v ČR v období 2006 – 2010

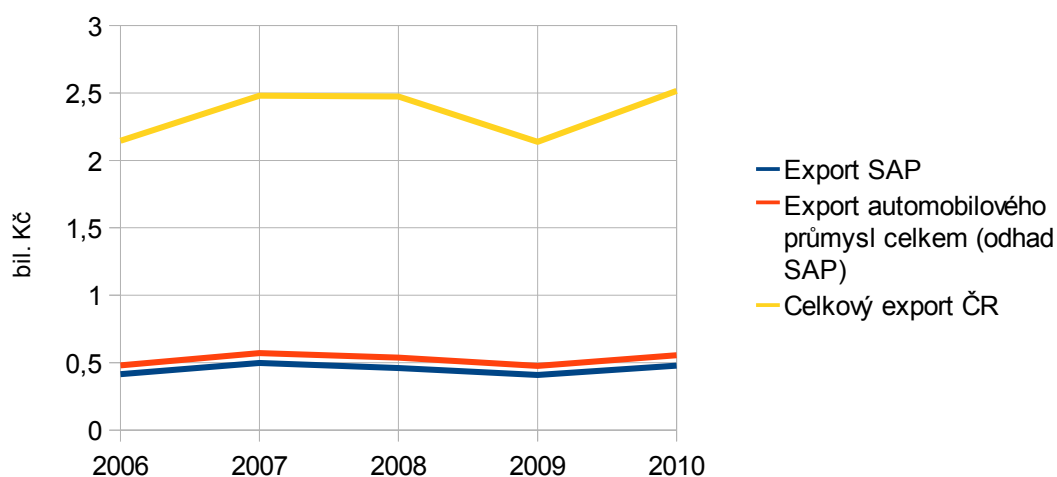
	2008/2007	2009/2008	2010/2009
<b>Export SAP</b>	-7,6	-11,5	17,1
<b>Export automobilový průmysl celkem (odhad SAP)</b>	-5,8	-11,6	16,9
<b>Export ČR</b>	-0,2	-13,6	17,6

**Pramen:** Vlastní výpočty z SAP (2006 – 2010a).

Po skončení těchto opatření dochází v roce 2010 k mírnému meziročnímu poklesu tohoto podílu. Podíl největších exportérů automobilového průmyslu na celkovém exportu ČR 2008 – 2010 je uveden v příloze č. 1. Patrné je dominantní postavení největšího exportéra v ČR Škody Auto, a. s.

Po dvojciferném tempu růstu, který byl zaznamenán v roce 2007 následuje meziroční pokles v roce 2008 (tab. č. 6 a obr. č. 6). První a druhé čtvrtletí roku vykazovalo uspokojivá tempa vývozu, třetí čtvrtletí zaznamenalo stagnaci a poslední jednoznačný pokles (Kislingerová, 2010), který pokračoval i v roce 2009. V roce 2010 dochází k oživení ekonomiky na zahraničních trzích a je opět zaznamenán dvojciferný růst.

**Obr. 6** Vývoj celkového exportu a exportu automobilového průmyslu v ČR v období 2006 – 2010



**Pramen:** Zpracováno z SAP (2006 – 2010a).

Podíl výrobců automobilů a automobilových dílů na celkovém exportu SAP dokládá tabulka č. 7. Až do roku 2008 byl poměr téměř vyrovnaný. Od roku 2009 dochází k výraznému posílení exportu u výrobců automobilů.

**Tab. 7** Podíl výrobců automobilů a dodavatelů dílů SAP na celkovém exportu SAP (%) v období 2006 – 2010

	2006	2007	2008	2009	2010
<b>Výrobci automobilů SAP</b>	50,5	50,3	49,6	59,3	59,8
<b>Výrobci automobilových dílů SAP</b>	49,4	49,4	50	40,1	39,6

**Pramen:** Vlastní výpočty z SAP (2006 – 2010a).

**Poznámka:** Údaje za firmy SAP odráží celkový vývoj v automobilovém průmyslu ČR, odhad SAP pro celou ČR není dostupný.

Kraft, et al. (2010) poukazuje na vysokou závislost českého exportu na relativně malé trhy ve vyspělých zemích EU a minimální závislost na velkých rozvíjejících se ekonomikách jako jsou země BRIC<sup>8</sup>. Zlepšení situace exportu tak nastává až poté,

8. Brazílie, Rusko, Indie, Čína – čtyři světové ekonomiky, které prožívají v posledních několika letech výrazný hospodářský vzestup.

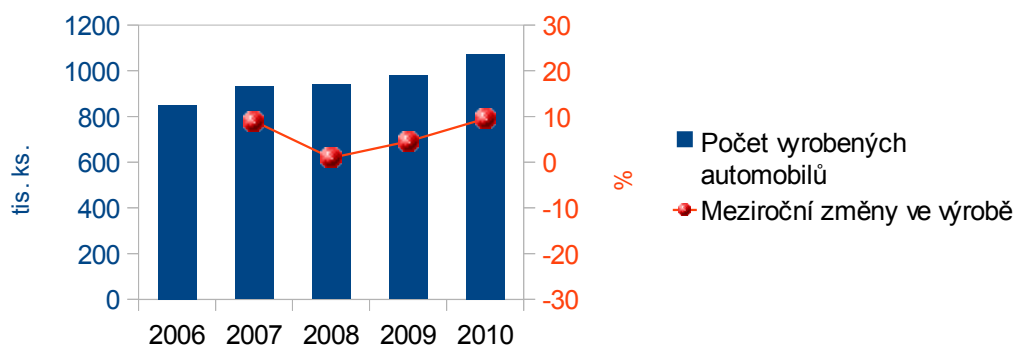


co se tyto trhy (85 % exportu směřuje do EU) zotaví a začnou opět poptávat produkty českého průmyslu.

### **6.1 Dopad ekonomické krize na hlavní výrobce osobních a lehkých užitkových automobilů v ČR**

Výroba osobních a lehkých užitkových automobilů tvoří rozhodující podíl (97 % v roce 2010) na celkové produkci automobilů v České republice. V ČR se této výrobě věnuje Škoda Auto, a. s.; Hyundai Motor Manufacturing Czech, s. r. o.; Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech s. r. o. a Alfine, a. s., který ve sledovaném období vyrobil pouze 2 speciální lehká užitková vozidla. Dále řadím do této kategorie i malé firmy zaměřené na výrobu sportovních roadsterů: Auto Projekt Centrum, s. r. o. a Kaipan, s. r. o.

**Obr. 7** Vývoj výroby a meziroční změny ve výrobě osobních a lehkých užitkových automobilů v ČR v období 2006 – 2010



**Pramen:** Zpracováno z OICA (1998 – 2011, [online]).

V celém sledovaném období 2006 – 2010 se výroba osobních a lehkých užitkových automobilů na území ČR zvyšovala (viz obr. č. 7) a došlo pouze ke zpomalení meziročního růstu v letech 2008 a 2009. V roce 2010 bylo poprvé v historii ČR vyrobeno více než 1 milion osobních automobilů.

Nebyl tak zaznamenán trend meziročního poklesu vyrobených jednotek na evropském trhu. Česká republika se tak stala jedinou evropskou zemí u které byl zaznamenán meziroční růst produkce v období 2008 – 2010. Hlavní podíl na tomto pozitivním vývoji má spuštění provozou automobilky HMMC, s. r. o. Nošovice, bez které by meziroční výroba osobních a lehkých užitkových automobilů poklesla v roce 2008 i v roce 2009.

### 6.1.1 Škoda Auto, a. s. v období ekonomické krize

Škoda Auto, a. s. je největším výrobcem automobilů v České republice a zároveň náš nejvýznamnější průmyslový podnik, který se může chlubit více než stoletou tradicí výroby vozidel. O přednostech této automobilky svědčí pravidelné umístování v prestižních soutěžích a obdržení nejvýznamnějších ocenění, které může průmyslový podnik v České republice získat (SAP, 2006 – 2010a). Škoda Auto, a. s. je součástí koncernu Volkswagen, který je podle statistik OICA od roku 2005 třetím největším producentem automobilů na světě (OICA, 1998 – 2011, [online]). Automobilka v ČR vyrábí osobní i lehká užitková vozidla v závodech v Mladé Boleslavi, Vrchlabí a Kvasinách.

Ekonomická krize, která způsobila problémy mnohým světovým automobilkám, zasáhla Škodu Auto v polovině roku 2008 (Škoda Auto, 2009, [online]). Prvním protikrizovým opatřením, které automobilka zavedla, bylo zrušení mimořádných směn. Toto zrušení přesčasů přišlo přibližně po roce od jejich zavedení a mělo okamžitý návazný dopad na dodavatele, kteří z důvodu nedostatku zakázek byli donuceni k omezování výroby. Na konci října 2008 proběhly kvůli dopadům krize na evropský trh první mimořádné odstávky i v pracovním týdnu a došlo k propuštění části agenturních zaměstnanců, kterých bylo celkem zaměstnáno více než 4 tisíce (Horáček, 2008a, [online]). Omezení výroby se prozatím netýkalo luxusního modelu Superb, u kterého byly prodeje stabilní (Sůra, 2008a, [online]). Některé linky na přelomu roku měly i 3 týdenní odstávky a jednalo se tak o nejdelší přerušení provozu v historii Škody Auto, a. s. (Sůra, 2008b, [online]). U celkové výroby došlo v roce 2008 k meziročnímu propadu (viz tab. č. 8).

**Tab. 8** Vývoj vybraných ukazatelů u automobilky Škoda Auto, a. s. v období 2006 – 2010

	2006	2007	2008	2009	2010
<b>Počet vyrobených automobilů (ks.)</b>	556 196	622 811	603 981	528 585	576 362

**Pramen:** Zpracováno z SAP (2006 – 2010b).

**Poznámka:** Relevantní data o vývoji celkových prodejů a exportu nebyly dostupné. Veřejně dostupné jsou pouze konsolidované výroční zprávy/účetní uzávěrky<sup>9</sup>.

Na počátku roku 2009 došlo k jednáním o přesunutí výroby modelu Škoda Octavia ze závodu na Slovensku do České republiky. Přestože byly náklady na výrobu

9. Tato uzávěrka podává celkový pohled (celosvětový) za skupinu podniků určitého mateřské firmy. Cílem je představit komplexní informace o celkovém majetku, závazcích, nákladech, výnosech apod. podniků, které jsou kapitálově propjeny.

v Bratislavě vyšší, přesun nebyl mateřským koncernem odsouhlasen (Horáček, 2008b, [online]). Z důvodu prohlubující se krize v Evropě automobilka nastavila pro první polovinu roku 2009 pouze 4 denní pracovní týden a došlo k odsouhlasení snížení produkce až o 25 %, tedy přibližně o 130 tis. vozů oproti plánu (Sůra, 2008c, [online]). Se zavedením šrotovného v Německu a dalších státech se situace začala pro Škodu Auto zlepšovat a výroba byla postupně obnovena na 5 pracovních dnů. I přes pokračující ekonomickou krizi ve světě, dosáhla Škoda Auto, a. s. v prvním čtvrtletí roku 2009 pozitivního výsledku. (Škoda Auto, 2009a, [online]). V meziročním srovnání došlo k propadu prodejů o 17,5 %. Toto číslo se zdá být na první pohled vysoké, ale pro srovnání světový trh za stejné období klesl o 20,7 %. Podle sdělení automobilky si trh v této době žádá hlavně úsporné a levnější modely Fabia a Roomster, které jsou osazeny motory o objemu 1,2 litru. Ke zlepšení situace přispěl nárůst prodejů v Číně o 14 % oproti roku 2008. Právě na nové asijské trhy se snaží Škoda v posledních letech více zaměřovat. Podle H. Kintschera, člena představenstva Škody Auto, a. s. za oblast ekonomie, pololetní výsledky roku 2009 překročily očekávání, což bylo zapříčiněno zavedením šrotovného v mnoha zemích. Přesto jak vyplývá z tab. č. 8 došlo k meziročnímu snížení výroby (Králiček, 2009, [online]).

Přes značné obavy z vývoje na automobilových trzích byl rok 2010 pro automobilku Škoda Auto, a. s. stabilní a jak je patrné z tab. č. 8 došlo k opětovnému meziročnímu zvýšení počtu vyrobených automobilů (Škoda Auto, 2011, [online]).

### **6.1.2 TPCA Czech, s. r. o. v období ekonomické krize**

Výroba osobních automobilů značek Toyota, Peugeot Sociétés Anonyme (PSA) Peugeot Citroën byla v kolínské automobilce spuštěna na konci února 2005. Výrobní kapacita automobilky byla stanovena na 300 tisíc vozů ročně a počet zaměstnanců se měl pohybovat okolo 3,5 tis. lidí. Nejedná se o klasický model automobilky, jako je např. Škoda Auto a. s., která vyrábí různé automobily od malých až po užitkové a luxusní vozy. TPCA Czech, s. r. o. se zaměřuje na výrobu 3 modelů malých a levných automobilů s nízkou spotřebou, které jsou šetrné k životnímu prostředí. Automobily mají společný technický základ a liší se v detailech přizpůsobených firemnímu stylu. Při vzájemné spolupráci těchto 3 automobilek, tak dochází ke zvýšení interních úspor ve výrobě. Z tabulky č. 9 je patrné, že Automobilka je exportně orientovaná. Prakticky veškerou svou výrobu prodává do zahraničí.

V roce 2006 byla oproti "rozjezdovému" roku 2005 již plně využita výrobní kapacita automobilky. V druhé polovině roku 2008 došlo navzdory stavu automobilového průmyslu ve světě k rozšíření výroby v TPCA Czech, s. r. o. a vytvoření nových pracovních míst. Tento pro automobilku pozitivní stav byl zapříčiněn právě následky ekonomické krize, neboť zákazníci měnili své priority a rostla poptávka po ekologických vozech s nízkou spotřebou, které TPCA Czech, s. r. o. nabízí. O úspěšnosti roku 2008 pro automobilku svědčí i umístění na druhém místě v soutěži Sdružení automobilového průmyslu "Podnik roku" (TPCA, 2008, [online]; SAP, 2006 – 2010a).

**Tab. 9** Vývoj vybraných ukazatelů u automobilky Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech, s. r. o. v období 2006 – 2010

	2006	2007	2008	2009	2010
<b>Počet vyrobených automobilů (ks.)</b>	293 650	308 478	324 289	332 489	295 712
<b>Celkový prodej automobilů (ks.)</b>	293 650	308 478	324 289	332 489	295 712
<b>Export automobilů (%)</b>	99,53	99,49	99,66	99,74	99,71
<b>Domácí prodej automobilů (%)</b>	0,47	0,51	0,34	0,26	0,29
<b>Počet zaměstnanců</b>	3 282	3 293	3 336	3 212	3 142

**Pramen:** Zpracováno z Obchodní rejstřík (2006 – 2011 [online]); SAP (2006 – 2010b).

TPCA Czech, s. r. o. se stala na začátku ledna 2009 poslední automobilkou v ČR, u které prozatím nebyla omezena výroba osobních automobilů (Sůra, 2009a, [online]). Z důvodu úspěchů projektu TPCA Czech, s. r. o. oznámil francouzský prezident Nicolas Sarkozy, že by se měla výroba francouzských aut přesunout z TPCA do Francie. Tento výrok pobouřil představitele České republiky a podle vyjádření Hospodářské komory z této doby, může být považován za signál k demontáži Evropské unie. Jednotný trh Evropské unie je přímo založen na tom, že každý podnikatel má právo si vybrat, kde budou umístěna jeho výroba a pobočky. Obdobný protekcionismus by mohl odstartovat podobné kroky i ostatních členů EU, což by bylo velice nebezpečné pro země s otevřenou ekonomikou jako je Česká republika (Vališ, 2009, [online]). V březnu 2009 začal být připravován plán pro případ poklesu prodeje. Automobilka byla jediná v rámci koncernu PSA a Toyota, která neomezila v této době ještě výrobu. Vedení uveřejnilo, že případný pokles výroby bude řešit zpomalením linky a ne odstávkami (Sůra, 2009b, [online]). Automobilový trh ve Francii, Itálii, Německu, Velké Británii a Nizozemsku odebírá necelých 90 % produkce TPCA Czech, s. r. o. Ve všech těchto zemích bylo v roce 2009 zavedeno šrotovné, což mělo pozitivní vliv pro TPCA Czech, s. r. o. Přesto,

jak vyplývá z tabulky č. 9, došlo i u TPCA Czech, s. r. o. ke snížení průměrného počtu zaměstnanců.

V roce 2010 dochází s více než ročním zpožděním oproti konkurenci k poklesu poptávky po vozech z TPCA Czech, s. r. o. Z tabulky č. 9 je patrné, že poprvé po 3 letech od zavedení výroby došlo k poklesu počtu vyrobených automobilů. Z důvodu co největšího zachování pracovních míst došlo ke zpomalení linky a propuštění části agenturních zaměstnanců (Guryča, 2010, [online]).

### 6.1.3 Hyundai Motor Manufacturing Czech, s. r. o. v období ekonomické krize

Nošovická automobilka Hyundai Motor Manufacturing Czech, s. r. o. byla zpočátku specializovaná na výrobu vozů nižší střední třídy. Od roku 2011 vyrábí i vozy kategorie SUV. Automobilka spustila provoz 10. listopadu 2008. Obdobně jako u TPCA Czech, s. r. o. prakticky veškerá produkce automobilky míří na zahraničí trhy (viz tab. č. 10)

Po necelých 2 měsících od zahájení výroby dochází na začátku ledna 2009 k omezení provozu na 4 pracovní dny v měsíci s platností do února téhož roku (Horáček, 2009a, [online]). V následujících měsících roku 2009 se projeví pozitivní efekty šrotovného i na prodeji automobilky Hyundai, která v březnu spustila druhou výrobní směnu a nabrala nové zaměstnance (Horáček, 2009b [online]). Příznivé období pokračovalo stejně jako u Škody Auto, a. s. a TPCA Czech, s. r. o. až do konce roku.

**Tab. 10** Vývoj vybraných ukazatelů u automobilky Hyundai Motor Manufacturing Czech, s. r. o. v období 2006 – 2010

	2006	2007	2008	2009	2010
Počet vyrobených automobilů			12 050	118 000	200 135
Celkový prodej automobilů			12 050	118 000	200 135
Export automobilů (%)			99,1	97,2	97,3
Domácí prodej automobilů (%)			0,9	2,8	2,8
Počet zaměstnanců		166	1 206	1 892	2 216

**Pramen:** Zpracováno z Obchodní rejstřík (2006 – 2011 [online]); SAP (2006 – 2010b).

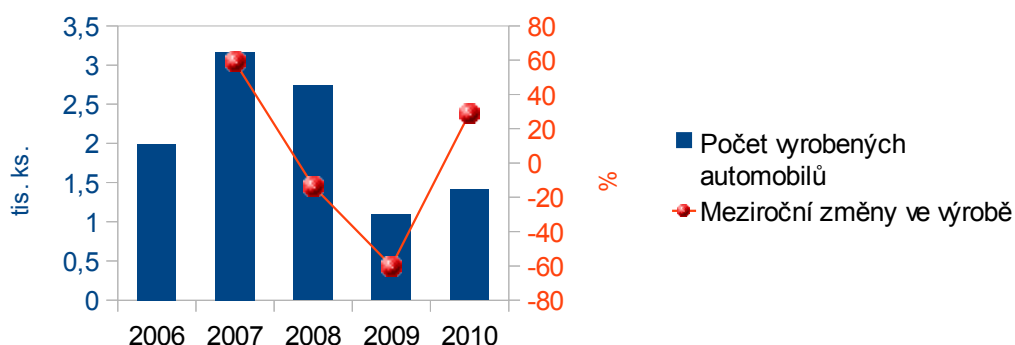
Jak je patrné z tab. č. 10, i přes obavy z vývoje prodeje po ukončení šrotovného ve většině zemí, dochází v roce 2010 ke zvýšení výroby oproti roku předcházejícímu. Rovněž dochází ke zvýšení množství zaměstnanců a jsou zahájeny investice do spuštění 3. výrobní směny (Auto, 2011, [online]).

## 6.2 Dopad ekonomické krize na výrobce nákladních automobilů v ČR

Výroba nákladních automobilů je hospodářskými poklesy ohrožena mnohem více, než výroba osobních automobilů z důvodu jejího zaměření na podnikatelský sektor, který je v mnohem větší míře citlivý na hospodářské výkyvy.

Omezení a odklad investic do obnovy vozového parku jsou jedním z prvotních krizových opatření firem v období hospodářských poklesů. V tomto období si firmy také mnohem více uvědomují nákladnost na provoz a údržbu těchto vozidel a omezují jejich využívání. V ČR se výrobě věnují společnosti Tatra, a. s.; Avia Ashok Leyland Motors, s. r. o. a KAROSERIA, a. s.

**Obr. 8** Vývoj výroby a meziroční změny ve výrobě u výrobců nákladních automobilů v ČR v období 2006 – 2010



**Pramen:** Zpracováno z OICA (1998 – 2011, [online]).

Z obrázku č. 8 vyplývá, že výroba nákladních automobilů byla v České republice ekonomickou krizí silně zasažena hlavně v roce 2009 a ani v roce po mírném oživení 2010 se nepodařilo dosáhnout předkrizové výroby.

### 6.2.1 Tatra, a. s. v době ekonomické krize

Automobilka Tatra je druhou nejstarší, stále fungující automobilkou na světě s více než 150 letou historií. Výroba v továrně v Kopřivnici je zaměřena na produkci odolných nákladních automobilů, hasící a vojenské techniky. Ve vlastnické struktuře automobilky došlo po roku 1989 k mnohým změnám, které měly vliv na její postavení

na trhu. Majoritní podíl ve společnosti od roku 2006 vlastní česká firma Blue River, s. r. o.

Po problémech s odbytem, které měla Tatra, a. s. v minulosti, je v roce 2007 zaznamenán meziroční růst výroby, která směřovala převážně do zahraničí (viz tab. č. 11) a zvýšení počtu zaměstnanců. Ekonomická krize zastihla Tatra, a. s. v polovině roku 2008. Podle vyjádření firmy (Tatra, 2010, [online]) od této doby nedošlo pouze ke snížení počtu zakázek, ale téměř k úplnému vymizení objednávek. Navíc někteří partneři nebyli schopni zaplatit za již dodané vozy nebo platili se značným zpožděním. Tento problém se solventností firem velice prohloubil problémy společnosti. V důsledku toho Tatra prodala méně automobilů, než vyrobila (viz tab. č. 11). Tento fakt představoval velké finanční zatížení. S obdobnou situací se setkala Tatra, a. s. už v roce 1991, kdy firma nedostala zapláceno za stovky vozů dodaných do Libye.

Problémy poklesu poptávky se v takové míře netýkají vojenského materiálu, a proto se Tatra rozhodla zaměřit v krizovém období právě na vojenský trh (Tatra, 2009, [online]). Automobilka získala v roce 2008 důležitý kontrakt od České armády.

**Tab. 11** Vývoj vybraných ukazatelů u automobilky Tatra, a. s. 2006 – 2010

	2006	2007	2008	2009	2010
<b>Počet vyrobených automobilů</b>	1 511	2 431	2 252	808	931
<b>Celkový prodej automobilů</b>	1 607	2 453	1 962	992	1 082
<b>Export automobilů (%)</b>	72,62	84,26	65,55	66,03	88,72
<b>Domácí prodej automobilů (%)</b>	27,38	15,74	34,45	33,97	11,28
<b>Počet zaměstnanců</b>	1 473	1 815	2 069	1 457	1 104

**Pramen:** Zpracováno z Obchodní rejstřík (2006 – 2011, [online]); SAP, (2006 – 2010b).

V roce 2009 se situace v kopřivnické Tatře, a. s. nezlepšila a z toho důvodu se začala plánovat restrukturalizace podniku. V důsledku toho dochází k výrazným personálním a strukturálním změnám, které mají za následek výrazné snížení počtu pracovníků (viz tab. č. 11). Tatra hodnotí rok 2009 za nejtěžší v historii společnosti. Čistá provozní ztráta převýšila 700 milionů korun (Tatra, 2010, [online]). Z tabulky č. 11 je patrné, že počet vyrobených automobilů klesl o téměř 70 % oproti předkrizovému roku 2007.

K zlepšení situace došlo až v druhém kvartálu roku 2010, kdy rostly prodeje. Z důvodu úsporných opatření a očekávaných budoucích perspektiv bylo naplánováno přesunout montáž vozů Tatra do Ruska (Lidovky, 2010, [online]). Přestože stav u většiny

automobilek se již v roce 2010 stabilizoval, Tatra, a. s. z důvodu nutnosti snížit výdaje, nadále propouštěla své zaměstnance a dosáhla nejnižšího počtu zaměstnanců ve sledovaném období (viz tab. č. 11).

### 6.2.2 Avia Ashok Leyland Motors, s. r. o. v době ekonomické krize

Pražská automobilka Avia se specializuje na výrobu nákladních automobilů od roku 1968. V současnosti patří automobilka Avia společně s druhou největší automobilkou v Indii – Ashok Leyland do koncernu Hinduja Group. Podepsání smlouvy se stalo novou možností, jak nadále udržet tradiční výrobu nákladních vozidel v Praze Letňanech a pokusit se obnovit zašlou slávu této automobilky. Produkce automobilky Avia Ashok Leyland Motors, s. r. o. je zaměřena na třídu středně těžkých nákladních automobilů (6,5 – 12 tun).

V důsledku poklesu prodeje dochází v roce 2008 k přerušení výroby na 7 týdnů a propuštění agenturních zaměstnanců (Sůra, 2008d, [online]). Celkově rok 2008 nenaplnil očekávání růstu výroby.

**Tab. 12** Vývoj vybraných ukazatelů u automobilky Avia Ashok Leyland Motors, s. r. o. v období 2006 – 2010

	2006	2007	2008	2009	2010
<b>Počet vyrobených automobilů</b>	482	737	485	283	479
<b>Celkový prodej automobilů</b>	485	712	485	291	456
<b>Export automobilů (%)</b>	47,22	79,72	47,22	-	34,43
<b>Domácí prodej automobilů (%)</b>	52,78	20,28	52,78	-	65,57
<b>Počet zaměstnanců</b>	270	288	288	216	208

**Pramen:** Zpracováno z Obchodní rejstřík (2006 – 2011 [online]); SAP (2006 – 2010b).

V první polovině roku 2009 došlo k omezení provozu na 3-4 dny v týdnu. Mírné oživení prodeje nastalo až v květnu, kdy se výrobce vrátil k výrobě 5 dnů v týdnu. Avia Ashok Leyland Motors, s. r. o. se stejně jako zbytek odvětví odvolávala na finanční krizi ve světě, a s tím spojený pokles zakázek. V průběhu roku 2009 klesly objednávky a byla výrazně omezena výroba (viz tab. č. 12). Během roku 2009 došlo k četným odstávkám z nedostatku objednávek. Z tabulky č. 12 je patrný pokles zaměstnanců i výroby. V roce 2009 došlo k nejnižšímu počtu vyrobených automobilů ve sledovaném období.



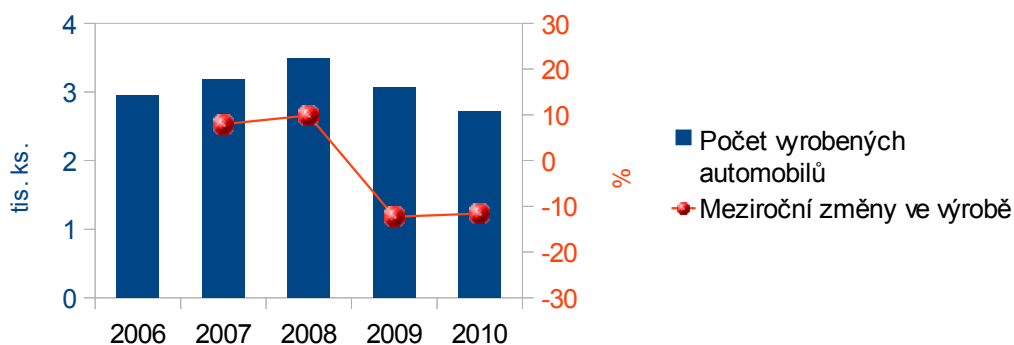
Hlavní příčinou je pokles zájmu o nabízený sortiment na západoevropských trzích. Postavení na trhu v České republice bylo naopak upevněno.

Rok 2010 byl firmou označen za úspěšný. Objem výroby po poklesu v roce 2009 opět rostl (viz tab. č. 12). Velmi pozitivně je automobilkou hodnocený vstup na nové trhy a oživení prodejů a objednávek na trzích v USA, SRN, ČR a Rusku, kde otevírá 9 nových poboček. K oživení prodejů ve Velké Británii, Španělsku a Irsku, kam před krizí směřovala významná část produkce, však v roce 2010 nedošlo (Avia, 2011, [Online]).

### 6.3 Dopad ekonomické krize na výrobce autobusů v ČR

V České republice vyrábějí autobusy 4 firmy. Iveco Czech Republic, a. s.; SOR Libchavy s. r. o.; KH MOTOR CENTRUM, s. r. o. a třebečská firma TEDOM, a. s. Světová ekonomická krize se v oblasti produkce autobusů pro dopravu osob projevila meziročním poklesem až v roce 2009 (viz obr. č. 9). Oproti trhu s nákladními automobily tak došlo k ročnímu zpoždění.

**Obr. 9** Vývoj výroby a meziroční změny ve výrobě autobusů v ČR v období 2006 – 2010



**Pramen:** Zpracováno z OICA (1998 – 2011, [online]).

#### 6.3.1 Iveco Czech Republic, a. s. v době ekonomické krize

Společnost Iveco CR, a. s. z Vysokého Mýta, do roku 2006 Karosa, a. s., je náš největší výrobce autobusů, který navazuje na úspěšného českého výrobce autobusů prodávaných pod značkou Karosa. Firma je převážně exportně orientovaná (hlavní trh je Francie). Hlavní objem výroby představují dálkové autobusy. O úspěchu této firmy svědčí

pravidelné umístování v první pěti nejlepší firem v soutěži Podnik roku v autoprůmyslu. Mezi stěžejní hodnocené ukazatele patří přidaná hodnota na pracovníka nebo meziroční změny tržeb (SAP, 2006 – 2010a). Rok 2008 byl pro firmu, co se týká počtu zaměstnanců, počtu vyrobených automobilů i celkových prodejů rekordní (viz tab. č. 13). Firma v krizovém roce 2008 nezaznamenala dopady ekonomické krize (Iveco, 2009, [online]).

**Tab. 13** Vybrané ukazatele za automobilku Iveco CR, a. s. v období 2006 – 2010

	2006	2007	2008	2009	2010
<b>Počet vyrobených automobilů</b>	2 477	2 698	3 020	2 526	2 177
<b>Celkový prodej automobilů</b>	2 438	2 897	3 740	3 131	2 463
<b>Export automobilů (%)</b>	81,4	87,5	88,1	89,8	89,9
<b>Domácí prodej automobilů (%)</b>	18,6	12,5	11,9	10,2	10,1
<b>Počet zaměstnanců</b>	1 676	1 992	2 288	2 237	1 989

**Pramen:** Zpracováno z Obchodní rejstřík (2006 – 2010 [online]); SAP (2006 – 2010b).

V roce 2009 došlo k poklesu výroby, prodejů i k mírnému snížení počtu zaměstnanců (viz tab. č. 13). Přesto firma vývoj v roce 2009 označila za příznivý (Iveco, 2010, [online]). K poklesu výroby a snižování množství zaměstnanců dochází i v roce 2010. Podle generálního ředitele D. Pátka, lze však i stav v roce 2010 označit za dobrý, protože celkový pokles výroby byl nižší než jaký byl pokles na světovém trhu (Finance, 2010, [online]).

Na příkladu Iveca CR, a. s. je patrné, že u této firmy prodeje autobusů pravidelně převyšují celkovou výrobu (viz tab. č. 13). Tento fakt je způsoben tím, že cíloví zákazníci často objednávají vysoké počty vozidel. Objednávky nezřídka dosahují desítek až stovek kusů. Z důvodu obrovské finanční náročnosti je objednatelem nutno část platit předem. Iveco CR, a. s. se tak vyhne potencionálnímu poklesu solventnosti, kterou by způsobilo svým dodavatelům.

### **6.3.2 SOR Libchavy, s. r. o. v době ekonomické krize**

Společnost SOR Libchavy, s. r. o. je druhý největší výrobce autobusů v České republice, který se zaměřuje na široké portfolio nabízených autobusů. Výrobní závod společnosti se nachází v Libchavách v Pardubickém kraji. Šancová (2011, [online]) uvádí, že ekonomická krize se podle vyjádření jednatele společnosti P. Hájka neprojevila, a naopak došlo k růstu výroby a zvyšování počtu zaměstnanců. Hlavními úspěchy

ve sledovaném období bylo posílení postavení na slovenském trhu a získání kontraktu (2009) na dodání 720 autobusů pro město Praha v průběhu 6 let (Kantorik, 2009).

**Tab. 14** Vývoj vybraných ukazatelů u automobilky SOR Libchavy spol. s r. o. v období 2006 – 2010

	2006	2007	2008	2009	2010
<b>Počet vyrobených automobilů</b>	411	418	368	427	478
<b>Celkový prodej automobilů</b>	411	418	368	427	478
<b>Export automobilů (%)</b>	50,85	37,8	43,8	39,8	49,8
<b>Domácí prodej automobilů (%)</b>	49,15	62,2	56,3	60,2	50,2
<b>Počet zaměstnanců</b>	384	446	456	487	564

**Pramen:** Zpracováno z Obchodní rejstřík (2006 – 2010 [online]); SAP (2006 – 2010b).

I v roce 2010 si společnost nadále udržela svojí významnou pozici na českém trhu, kde prodala obdobně jako o rok dříve více než polovinu ze své produkce a zároveň prodala v ČR více vozů než konkurenční Iveco Czech Republic, a. s. Významným kontraktem byla dodávka 80 autobusů pro Dopravní podnik Bratislava. V celém sledovaném období se dařilo zvyšovat meziročně počet vyrobených vozidel i počty zaměstnanců (viz tab. č. 14).

#### **6.4 Průběh ekonomické krize u největších dodavatelů automobilového průmyslu v České republice**

P. Pavlínek a J. Ženka (2011) uvádějí, že v České republice je 490 dodavatelů autoprávního průmyslu s 20 a více zaměstnanci. E. Rugrafa (2010) uvádí, že 173 firem patří mezi dodavatele třídy 1. Podíl počtu firem mezi českými a zahraničními vlastníky je rovnocenný. Výrazný nepoměr ve prospěch zahraničních investorů je však dle tohoto autora v počtu zaměstnaných pracovníků (1:5).

Se zvyšující se ekonomickou úrovní v ČR rostou náklady firem na provoz. Společně s požadavky na zvýšení mzdy od nedostatkových, technicky vzdělaných pracovníků, tak dochází ke snižování některých konkurenčních výhod České republiky (typickým příkladem byla levná kvalifikovaná pracovní síla, dobrá infrastruktura, daňové a jiné úlevy). Tento stav je rizikový hlavně v době ekonomických krizí.

Firmy jsou si vědomy, že jednou z hlavních možností, jak uspět ve vysoce konkurenčním odvětví, je zvýšit svou konkurenceschopnost pomocí přesunutí části výroby do zemí s nižšími provozními náklady (Pavlínek, 2008). Příkladem velkých

a regionálně velice důležitých firem, které již přesunuly svou výrobu mimo ČR je Delphi Packard Electric, s. r. o. z Liberce a Alcoa Fujikura Czech, s. r. o. ze Stříbra. Obě firmy byly významnými dodavateli Škody Auto, a. s., nicméně přesunuly svoji výrobu do Rumunska. K. Shimokawa (2002) uvádí, že automobilky neustále snižují počty svých dodavatelů za účelem větší úspory nákladů. S klesajícím počtem dodavatelů se snižují náklady samotných automobilek a vznikají obří dodavatelé komponent (často tzv. joint venture), pro které je jednoduché a výhodné v případě potřeby přesunout výrobu na nové místo. Z práce P. Pavlínka a J. Ženky (2010) vyplývá, že společnosti zapojené do automobilového průmyslu v České republice jsou poměrně silně zakořeněné a prozatím výrazné přesouvání výroby neplánují. J. Kraft et al. (2010) však uvádí, že pro některé dodavatele je přesunutí výroby opravdu velmi jednoduché (např. přípravy kabelových svazků, lisovny umělých hmot). Výše uvedené konkurenční výhody byly často již plně využity (např. úlevy na daních), a proto nelze vyloučit odchod těchto kapacit. V souvislosti s touto problematikou E. Kislingerová (2011) poukazuje na to, že dochází ke změně struktury české ekonomiky a ekonomická krize tento proces akcelerovala. Upozorňuje, že je třeba si uvědomit, že během několika let jsme byli svědky razantního snížení významu sklářského a textilního průmyslu. Z tohoto důvodu je nutné nadále přesně zkoumat, jestli hrozí delokalizace automobilového průmyslu.

**Tab. 15** Průměrné počty zaměstnanců nejvýznamnějších dodavatelů firem autoprůmyslu v období 2006 – 2010

Společnost	2006	2007	2008	2009	2010
<b>Robert Bosch, spol. s r. o.</b>	1 920	2 004	2 091	1 968	2 076
<b>Bosch Diesel, s. r. o.</b>	6 185	6 182	6 173	4 343	4 718
<b>Barum Continental, spol. s r. o.</b>	3 851	3 915	3 914	3 389	3 492
<b>Continental Automotive CR, s. r. o.</b>	1 418	1 432	1 342	1 231	4 488
<b>Continental Automotive Systems CR, s. r. o.</b>	2 146	2 345	2 162	1 872	1 707
<b>Johnson Controls automobilové součástky k. s.</b>	3 507	3 518	3 499	3 301	3 687
<b>Denso Manufacturing CZ, s. r. o.</b>	1 677	1 744	1 704	1 435	1 373
<b>Brano, a. s. Jablonec nad Nisou</b>	2 326	2 344	2 300	1 986	2 119
<b>TRW Carr, s. r. o.</b>	1 340	1 546	1 645	1 426	1 402
<b>TRW Das, a. s.</b>	893	1 036	1 112	1 009	1 065

**Pramen:** Zpracováno z Obchodní rejstřík (2006 – 2010 [online]); CzechInvest suppliers (1994 – 2008), Databáze HBI (2012, [online]).

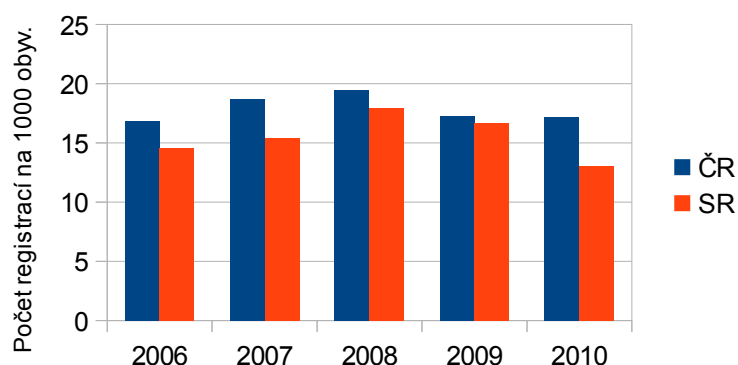
**Poznámka:** Firmy byly vybrány na základě žebříčku nejvýznamnějších dodavatelů autoprůmyslu v ČR (Horáček, 2008, [online]).

Z tabulky č. 15 jsou zřejmé četné meziroční poklesy počtu zaměstnanců u nejvýznamnějších dodavatelů automobilového průmyslu v ČR počínaje rokem 2008. Většina těchto firem je zapojena v dodavatelském řetězci do skupiny 1. třídy. Všechny sledované firmy v roce 2009 zaznamenaly meziroční pokles průměrného počtu zaměstnanců. Mnohé firmy se dostaly z důvodu poklesu poptávky světového automobilového průmyslu po komponentech na nejnižší hodnoty průměrného počtu zaměstnanců ve sledovaném období. Oživení poptávky po automobilech v roce 2010 mělo za důsledek nárůst průměrného počtu zaměstnanců u většiny sledovaných společností. U firmy Johnson Controls automobilové součástky k. s. došlo v roce 2010 k nárůstu průměrného počtu zaměstnanců na nejvyšší hodnotu ve sledovaném období. Continental Automotive CR, s. r. o. dosáhl výrazného zvýšení svého průměrného počtu zaměstnanců z důvodu fúze se společností Continental Teves CR, s. r. o.

### 6.5 Motivační příspěvek na podporu prodeje

Asi nejčastějším tématem probíraným v souvislosti s globální krizí v automobilovém průmyslu je zavedení motivačních příspěvků na podporu prodeje automobilů tzv. šrotovného. Tento finanční příspěvek má sloužit na podporu prodeje nových vozidel a zároveň růstově stimulovat ekonomiku.

**Obř. 10** Počet registrací nových osobních a lehkých užitkových automobilů na 1000 obyvatel v České republice a na Slovensku v období 2006 – 2010



**Pramen:** Vlastní výpočty z ZAPRS (2006 – 2010, [online]); SDA ČR (2006 – 2010, [online]); ČSÚ (2012, [online]), Statistics (2012, [online]).

Podmínky zavedení šrotovného v EU byly sjednoceny 25. 2. 2009 Evropskou komisí v Bruselu (Lavička, 2009, [online]). Hlavní požadavky, které je nutné dodržet v případě zavedení prémie jsou: zákaz upřednostňování domácích výrobců (protekcivismu),

vymezení časového rámce ve kterém má být vyřazený automobil sešrotován a stanovení minimálního stáří vyřazeného vozu (Kraft, et al., 2010).

Následující výčet je souhrnem pozitivních a negativních přínosů šrotovného, tak jak je uvádějí autoři J. Kraft, et al. (2010); J. Švejnar (2009, [online]); ZAPRS (2009, [online]) a HKČR (2009, [online]).

#### **Pozitiva:**

- **Investice do šrotovného se státu vrátí prostřednictvím DPH z ceny vozů a dalších poplatků.** Tento fakt je možné ověřit na příkladu Slovenska, kde byl přínos pro státní pokladnu kladný a to v částce více než 18 milionů EUR a nejedná se tak o tok peněz pouze jedním směrem (ZAPRS, 2009, [online]).
- **Příspěvek podpoří nejen zaměstnanost v automobilkách, ale i u dodavatelských firem a propojených odvětvích a to ve více zemích najednou** (Švejnar, 2009, [online]).
- **Šrotovné pomáhá snižovat stáří vozového parku.** Nové automobily jsou šetrnější k životnímu prostředí a mají vyšší bezpečnostní standardy.
- **Šrotovné snižuje zátěž státního rozpočtu.**

#### **Negativa:**

- **Pouze oddálení dopadu na prodej automobilů.** Občané využijí výhodné dotace a pořídí si vůz dříve, než měli v plánu. Propad prodeje automobilů v následujícím roce po zavedení šrotovného je znázorněn na příkladu Slovenska, které zavedlo šrotovné v roce 2009 a České republiky (obr. č. 10). Česká republika sice pocítila větší meziroční propad prvních registrací automobilů v roce 2009 oproti Slovensku, v roce 2010 byl však meziroční rozdíl zanedbatelný.
- **Šrotovné podporuje i občany, kteří by si nový vůz pořídili i bez dotace** (HKČR, 2009, [online]).
- **Pomůže pouze části průmyslu.** Dle J. Švejnara (2009) není důvod proč podpořit právě automobilový průmysl, když je mnoho odvětví, které by potřebovaly pomoc více.
- **Šrotovné snižuje konkurenceschopnost dalších oborů.** Lidé upřednostní koupi automobilu před ostatním zbožím a službami z důvodu výhodnosti nabídky. Tímto krokem vlády se zvýhodní jedno odvětví na úkor ostatních.

V roce 2009 předsedala Česká republika Evropské unii a iniciovala jednání o zavedení jednotné podpory při nakupování nových vozidel. Zavedení šrotovací prémie v rámci protikrizového balíčku bylo schváleno poslaneckou sněmovnou v květnu 2009. Tento krizový balíček byl vetován prezidentem, ale přesto byl v závěru roku 2009 vládou prosazen, ale z důvodu nedostatku financí a uklidnění situace na trhu nebylo možnosti využito. Je však třeba upozornit, že šrotovné je jen jeden z možných nástrojů pro podporu růstu v období krize. Celkovou výší všech prorůstových impulzů v objemu 180 mld. Kč patřil uskutečněný program boje proti dopadům krize v ČR mezi nejrozsáhlejší v Evropě a byl inspirací pro mnohé další země (Kraft, et al., 2010). Podle vyjádření Sdružení automobilového průmyslu, se postavení České republiky v rámci Evropy nezavedením šrotovného zhoršilo. Víceprezident Sdružení automobilového průmyslu uvádí: „Nedovedem našim partnerům v zahraničí a zahraničním novinářům vysvětlit, proč ČR jako země s jedním z nejstarších vozových parků v Evropě, země s více než stoletou tradicí ve výrobě automobilů a země se značným podílem automobilové výroby, zavedení tohoto opatření odmítá.“ (Dvořák, 2009, [online]). V příloze č. 2 je uveden seznam zemí, které zavedly šrotovací prémie v Evropě.

## **7 Ekonomická krize u dodavatelů automobilového průmyslu v Plzeňském kraji**

Předkládaná kapitola se zaměřuje na dodavatelský sektor automobilového průmyslu v Plzeňském kraji v období 2006 – 2010 s důrazem na vývoj počtu zaměstnanců v období ekonomické krize u těchto společností.

### **7.1 Vybraná charakteristika Plzeňského kraje**

Plzeňský kraj je příhraniční region na jihozápadě ČR sousedící se SRN (Bavorskem). Svou rozlohou 7561 km<sup>2</sup> je po Středočeském (11 015 km<sup>2</sup>) a Jihočeském (10 057 km<sup>2</sup>) kraji třetím největším krajem v ČR. S počtem obyvatel 756 093 (ČSÚ, 2011a, [online]) však patří až na 9. místo v pořadí a hustotou zalidnění na místo předposlední před krajem Jihočeským. Plzeňský kraj sousedí na severu s Ústeckým krajem, na severovýchodě se Středočeským krajem a na jihovýchodě s Jihočeským krajem se kterým je součástí NUTS II Jihozápad. Poslední hranice v rámci ČR je na severozápadě s Karlovarským krajem, se kterým v minulosti tvořil správní jednotku Západočeský kraj. Plzeňský kraj je tvořen 7 okresy (Domažlice, Klatovy, Plzeň-město, Plzeň-jih, Plzeň-sever, Rokycany a Tachov). Jednotlivé okresy se liší svým krajinným charakterem, počtem obyvatel i ekonomickým potenciálem. Ekonomicky nejsilnější je hlavní město kraje Plzeň. Nejslabší pak jsou špatně dostupné příhraniční regiony, které jsou navíc poznamenány událostmi z minulosti, kdy tyto oblasti stály v pozadí zájmu a nebyl jim přisuzován ekonomický potenciál. Významné je zapojení kraje do euroregionů Šumava a Egrensis. Celkově je kraj ekonomicky rozvinutý a má průmyslově zemědělský charakter s převahou průmyslu. Typický je vysoký počet malých sídel a chybí zde města střední velikosti. Plzeň se svými 184 885 obyvateli (ČSÚ, 2011b, [online]) je jediným městem na území kraje s více než 30 tisíci obyvateli.

Rozložení obyvatelstva je v kraji značně nerovnoměrné. Přibližně čtvrtina obyvatelstva je koncentrována přímo do hlavního města kraje, které je i hlavním, kulturním, vzdělanostním a výrobním centrem regionu. Krajem prochází dálnice D5, která spojuje Norimberk s Prahou a má návaznost na evropskou síť dálnic. Dálnice je zprovozněna v celé své plánované délce od roku 2006 a díky svému mezinárodnímu významu je jedním z nejvýznamnějších projektů v oblasti dopravních staveb v České republice (viz obr. č. 11). Krajem prochází také 3. tranzitní železniční koridor, který spojuje na



území ČR Mosty u Jablunkova s Chebem a zároveň je významným tranzitním spojením mezi Žilinou a Norimberkem. V současné době tento koridor prochází významnou modernizací. Dostatečná a kvalitní dopravní infrastruktura je základním předpokladem pro rozvoj a chod ekonomiky.

**Obr. č. 11** Geografická mapa Plzeňského kraje



**Pramen:** Převzato z ČSÚ (2011b, [online]).

Dostatečná a kvalitní dopravní infrastruktura je základním předpokladem pro rozvoj a chod ekonomiky. Důvody proč investovat v Plzeňském kraji shrnuje M. Souček (2007, [online]) do následujících 10 bodů:

- Kvalifikovaná pracovní síla v technických oborech.
- Vzdělávací kapacity, technická univerzita.
- Rozvojové plochy v centrech osídlení.
- Objekty a plochy k pronájmu.
- Úspěšně realizované investice.

- Investiční pobídky.
- Výhodná geografická a dopravní poloha na ose západ – východ.
- Modernizovaná telekomunikační infrastruktura.
- Kvalita životního prostředí.
- Možnost kultury a rekreace.

Plzeňský kraj je vnímán jako převážně průmyslový region, kde je tradičně zastoupen potravinářský a strojírenský průmysl. Potravinářský průmysl je spjat hlavně s pivovarem Plzeňský Prazdroj, a. s., který patří do mezinárodní korporace SAB Miller. S krajem je nedílně propojena i strojírenská tradice, kterou symbolizuje především strojírenský podnik Škoda. Podnik patřil v minulosti k největším svého druhu na světě. Po privatizaci v devadesátých letech minulého století byl podnik rozdělen na několik společností, z nichž některé byly odprodány.

Významným krokem, který zajistil ekonomický růst kraje, bylo vybudování Městského industriálního parku Borská pole. Tento park se stal nejúspěšnější průmyslovou zónou v České republice a je inspirací pro obdobné projekty. Kromě průmyslové zóny na Borských polích se úspěšně rozvíjejí i další projekty v Klatovech, Domažlicích, Boru nebo Rokycanech. V průmyslové zóně Borská pole se nachází i vědecko technologický park, který má za cíl podporovat fyzické i právnické osoby, které trvale a systematicky rozvíjejí a podporují vývoj, výzkum a testování nových technologií. Plzeňský kraj společně s krajem Zlínským má nejvyšší dynamiku růstu v rámci krajů ČR (v ukazateli inovační schopnost v období 2001 – 2009). Ve výkonnosti v tomto ukazateli pak obsadil 4. pozici v rámci ČR (Dynamické srovnání krajů, 2011, [online]). Do inovací a vývoje je zapojena také Západočeská univerzita v Plzni. Dochází tak ke spolupráci mezi akademickou a podnikatelskou sférou. Odborné kapacity nabízí i plzeňská Lékařská fakulta Univerzity Karlovy v Praze.

## ***7.2 Automobilový průmysl v Plzeňském kraji***

Plzeňský kraj se podle V. Rajtra (2011) vyznačuje v rámci České republiky nadprůměrným zastoupením dodavatelů automobilového průmyslu z hlediska počtu zaměstnanců. Na základě vytvořené databáze dodavatelů automobilového průmyslu v Plzeňském kraji bylo zjištěno v roce 2006 celkem 45 firem s více než 50 zaměstnanci. V důsledku ekonomické krize tento počet klesnul do roku 2010 na 41. Celkem 62,22 %

z těchto firem je v zahraničním vlastnictví (viz tab. č. 16 ). Patrné je vysoké zastoupení firem s německým vlastníkem.

**Tab. 16** Vlastnická struktura dodavatelských firem automobilového průmyslu s více než 50 zaměstnanci v Plzeňském kraji v roce 2008

Stát	Počet	Podíl (%)
ČR	17	37,8
Německo	21	46,7
Francie	3	6,7
Rakousko	2	4,4
Lucembursko	1	2,2
Švýcarsko	1	2,2

**Pramen:** Vlastní výpočty z CzechInvest Suppliers (1994 – 2008, [online]).

Ve sledovaném období zaměstnávalo nejvíce těchto firem 200 – 499 zaměstnanců (viz tab. č. 17). Tyto firmy můžeme označit za středně velké podniky. Patrný je vysoký podíl společností zaměstnávajících 1000 a více zaměstnanců.

**Tab. 17** Velikostní struktura dodavatelských firem automobilového průmyslu v Plzeňském kraji v období 2006 – 2010

Počet zaměstnanců	Podíl (%)				
	2006	2007	2008	2009	2010
51 – 99	20	20	20	16,7	19,5
100 – 199	15,6	13,3	17,8	23,8	22
200 – 499	35,6	35,6	35,6	35,7	36,6
500 – 999	17,8	20	17,8	19,1	14,6
1000 a víc	11,1	11,1	8,9	4,4	7,3

**Pramen:** Vlastní výpočty z CzechInvest Suppliers (1994 – 2008, [online]); Obchodní rejstřík (2006 – 2011, [online]), Kompas (2012, [online]).

Přímo produkci automobilů se v regionu věnuje v současnosti pouze firma Auto Projekt Centrum, s. r. o. sídlící v Plzni-Doubravce, která nabízí sportovní automobily pod značkou Gordon a to již od roku 1997.

V regionu má automobilový průmysl kořeny od konce 1. světové války, kdy v plzeňských Škodových závodech vzniklo automobilové oddělení. Ve 30. letech zde probíhala licenční výroba limuzíny Škoda Hispano-Suiza<sup>10</sup>, která byla určena pro ty nejbohatší zákazníky. Jedná se o nejluxusnější automobil, který byl na našem území

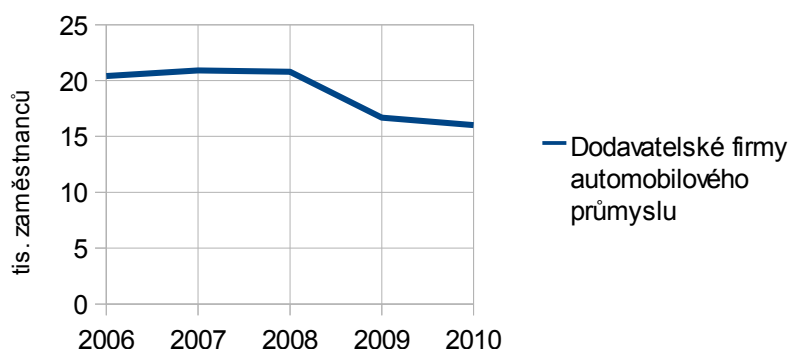
10. Španělský výrobce automobilů.

vůbec kdy vyráběn. Dodavatelem karoserií byla místní firma Brožík a synové, která ve světě proslula výrobou luxusních kočárů. Celkově bylo v Plzni sestrojeno 50 vozů pro nejprominentnější zákazníky z celého světa. První vůz získal T. G. Masaryk (Kožíšek a Králík, 1995). Po fúzi s automobilkou Laurin & Klement byla do Plzně z Mladé Boleslavi přesunuta výroba nákladních automobilů (Václavík, 2010), která zde setrvala až do druhé světové války. Významným historickým dodavatelem automobilového průmyslu té doby byla firma Triplex. Tato firma sídlící v Holýšově, se jako jedna z prvních zabývala výrobou bezpečnostního skla (SAP, 2002, [online]).

### 7.2.1 Ekonomická krize v automobilovém průmyslu Plzeňského kraje

Ekonomická krize zasáhla Plzeňský kraj od druhé poloviny roku 2008. Vývoj vybraných ukazatelů týkajících se nezaměstnanosti a HDP dokumentuje za období 2006 – 2010 příloha č. 3. Z této přílohy jsou znatelné meziroční poklesy HDP od roku 2008 až do roku 2010. Z přílohy č. 3 je patrné, že míra registrované nezaměstnanosti je v Plzeňském kraji dlouhodobě na dobré úrovni. V období 2008 – 2009 však došlo v Plzeňském kraji k vyššímu meziročnímu růstu nezaměstnanosti než v některých ostatních krajích a v důsledku toho také k propadu v mezikrajském srovnání. Automobilový průmysl byl i v Plzeňském kraji ekonomickou krizí citelně zasažen.

**Obr. 12** Vývoj průměrného počtu zaměstnanců u dodavatelů automobilového průmyslu s 50 a více zaměstnanci v Plzeňském kraji v období 2006 – 2010

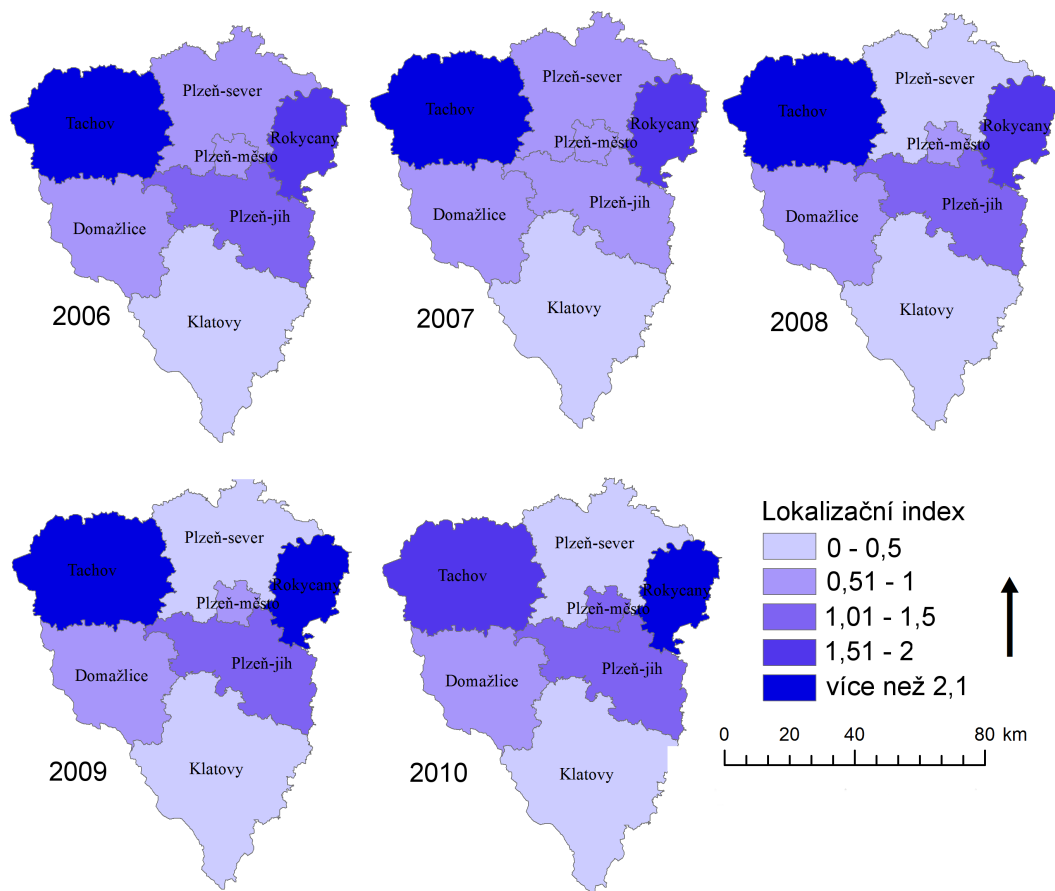


**Pramen:** Vlastní výpočty z Obchodní rejstřík (2006 – 2011, [online]), CzechInvest Suppliers (1994 – 2008, [online]); Kompas (2012, [online]).

Z obr. č. 12 je patrný výrazný pokles počtu zaměstnanců u dodavatelského sektoru automobilového průmyslu v roce 2009 a následný mírný pokles i v roce 2010.

V Plzeňském kraji byla ve sledovaném období nerovnoměrná koncentrace automobilového průmyslu. Hlavními koncentračními shluky byly okresy Rokycany a Tachov. Tyto regiony dosáhly ve všech letech nadprůměrné koncentrace autoprámyslu v rámci kraje. Nadprůměrná koncentrace se projevila, až na rok 2007, i v okrese Plzeň jih. Okres Plzeň-město dosahoval po celé období hodnot, které se pohybovaly okolo průměru. Podprůměrné zastoupení bylo zjištěno v okrese Domažlice, Klatovy a Plzeň sever (viz obr. 13 a příloha č. 4).

**Obr. 13** Koncentrace automobilového průmyslu v okresech Plzeňského kraje v období 2006 – 2010



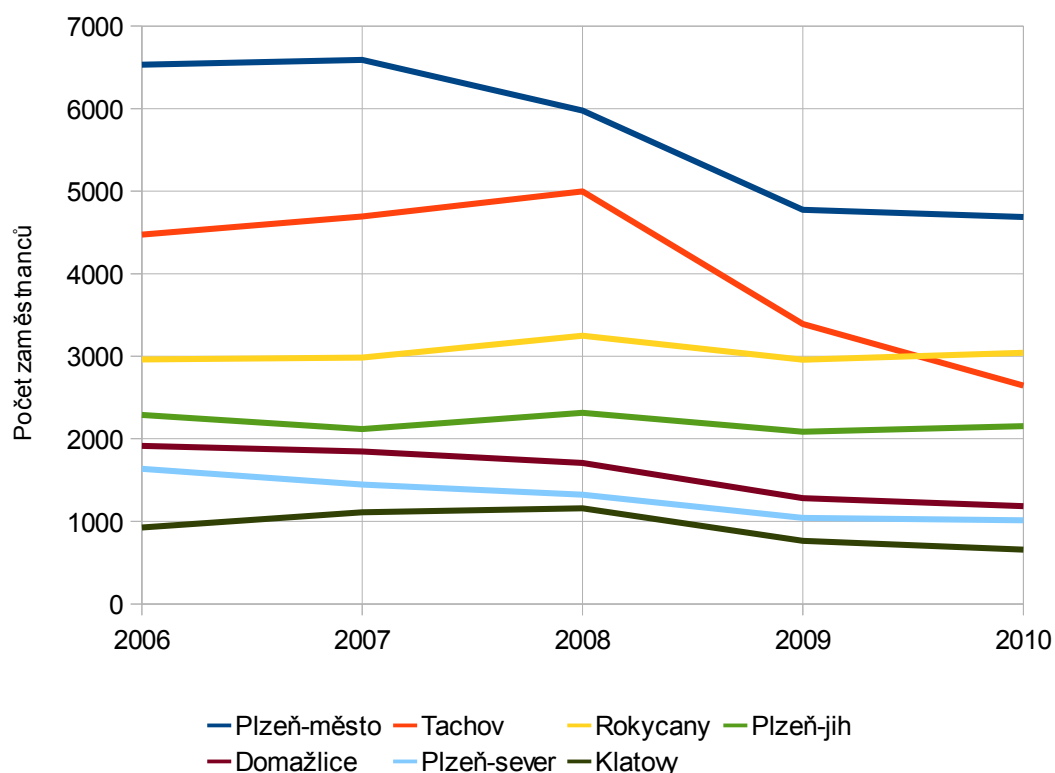
**Pramen:** Vlastní výpočty z Obchodní rejstřík (2006 – 2011, [online]), ČSÚ (2006 – 2010, [online]), ČSÚ (2012, [online]), CzechInvest Suppliers (1994 – 2008, [online]); Kompas (2012, [online]).

**Poznámka:** Drobné rozdíly v demografickém vývoji v regionech měly ve sledovaném období na celkový výsledek zanedbatelný vliv.

**Okres Tachov** se vyznačuje vysokou koncentrací automobilového průmyslu (obr. 13 a příloha č. 4), který byl ve sledovaném období soustředěný převážně do Boru u Tachova a Stříbra. Tato města leží přímo u sjezdu z dálnice D5. Region se vyznačoval nejvyšší mírou koncentrace automobilového průmyslu až do roku 2008. V období

2009 – 2010 došlo v důsledku ekonomické krize k velkému poklesu pracovních míst (viz obr. č. 14). Hlavním důvodem poklesu zaměstnanců bylo ukončení výroby firmy Alcoa Fujikura Czech, s. r. o. (třída 2) ve Stříbře. Tento výrobce kabelových svazků byl největším zaměstnavatelem v okrese. Vedení společnosti se rozhodlo výrobu přesunout do Rumunska. Díky tomuto rozhodnutí přišlo o práci více než 2000 zaměstnanců. Také některé další firmy se dostaly do vážných problémů např. Peguform Composites, s. r. o. nebo Scherdel REAL, s. r. o. Naopak firma Idel Automotive Bor, s. r. o., která vyrábí kobercové díly pro automobily v průmyslové zóně Nová Hospoda u Boru, zvyšovala počet zaměstnanců v celém sledovaném období. Přesto byl okres Tachov v rámci kraje nejvíce zasažen ekonomickou krizí.

**Obr. 14** Vývoj průměrného počtu zaměstnanců u firem automobilového průmyslu v okresech Plzeňského kraje v období 2006 – 2010



**Pramen:** Vlastní výpočty z Obchodní rejstřík (2006 – 2011, [online]).

V okrese **Plzeň-město** bylo identifikováno nejvíce firem zapojených do automobilového průmyslu. Největšími zaměstnavateli byla společnost HP Pelzer, s. r. o. (třída 2), výrobce vnitřního vybavení do osobních automobilů značky Škoda a exportně orientovaný výrobce Yazaki Wiring Technologies Czech, s. r. o. (třída 3), který dodává

kabelové svazky do automobilek značky Audi nebo BMW. Ekonomická krize se zde výrazně projevila od roku 2008. Pokles zaměstnanců v tomto roce byl největší v rámci kraje (obr. č. 14). K již mírnějšímu poklesu došlo i v roce 2009. Nejvíce zasaženým výrobcem se stala firma GHE Happich CZ, s. r. o. (třída 1), která se dostala do insolvenčního řízení. Dále byla krizí velmi zasažena firma Yazaki Wiring Technologies Czech, s. r. o., která byla nucena v důsledku nedostatku zakázek snížit průměrný počet zaměstnanců v období 2008 – 2010 o 1283 osob. Dle M. Baštové (2011) ekonomická krize v tomto okrese nejvíce zasáhla právě automobilový průmysl.

**Okres Rokycany** se od roku 2010 vyznačuje nejvyšší koncentrací automobilového průmyslu v kraji. Původní zaměření regionu na hutní a kovozpracující průmysl se změnilo díky přímým zahraničním investicím na specializovanou výrobu automobilových komponentů. Okres těží ze své výhodné pozice k dálnici D5. Borgers CS spol. s r. o. (třída 2), výrobce textilních komponent a izolací pro automobily, je nejvýznamnějším zaměstnavatelem v tomto regionu. Na tohoto zaměstnavatele jsou navázáni další výrobci v průmyslové zóně Kasárny – Rokycany. Přes ekonomickou krizi hodnotí Borgers CS spol. s r. o. roky 2008 – 2010 kladně. Dle vyjádření firmy došlo v krizi k minimální ztrátě pracovních míst a naopak k zavedení mnoha nových projektů do zdejší výroby (Borgers, 2009 – 2011, [online]). Na základě zjištěných údajů lze konstatovat, že ekonomická krize měla na okres Rokycany nejmenší vliv. Z obr. č. 14 je patrný velice vyrovnaný vývoj průměrného počtu zaměstnanců v tomto okrese. Po mírném poklesu počtu zaměstnanců v roce 2008 a 2009 následuje opětovný růst v roce 2010 (obr. č. 14).

**V okrese Plzeň-jih** byly zjištěny především dodavatelé 3. třídy. Z hlediska počtu zaměstnanců byla nejvýznamnější firmou MD ELMONT spol. s r. o. (třída 3), která je předním výrobcem kabelových propojek pro automobilový průmysl. Po okrese Rokycany byl tento region zasažen v rámci kraje ekonomickou krizí v automobilovém průmyslu nejméně. Průběh krize měl obdobný, mírnější průběh jako v případě okresu Rokycany.

**V okresech Klatovy, Plzeň-sever a Domažlice** byla v celém sledovaném období zjištěna podprůměrná koncentrace automobilového průmyslu. Nejvýznamnější zastoupení v rámci těchto 3 regionů má **okres Domažlice**. Z hlediska počtu zaměstnanců i tržeb je nejvýznamnější firmou EvoBus Bohemia, s. r. o. (třída 1) v Holýšově. Její hlavní aktivitu představuje výroba skeletů autobusů pro společnost

DaimlerChrysler AG. Firma nepocítla výrazněji dopady ekonomické krize. S výjimkou roku 2010, kdy došlo v okrese každoročně k meziročním poklesům průměrného počtu pracovních míst, který byl způsoben snižováním počtu zaměstnanců u firmy Kdynium, a. s. (třída 2).

Postavení automobilového průmyslu v okrese **Plzeň-sever** není významné (viz obr. č. 13 a příloha č. 4). V celém sledovaném období docházelo k meziročním poklesům průměrného počtu zaměstnanců u dodavatelských firem a snižování koncentrace automobilového průmyslu (viz obr. č. 13).

**Okres Klatovy** byl významně zasažen v roce 2009 ekonomickou krizí z důvodu ukončení provozu firmy Grammer CZ, s. r. o. (třída 2) v Horažďovicích. Tato firma zde vyráběla vnitřní vybavení interiéru automobilů. K výraznému propouštění z důvodu nedostatku zakázek musela přistoupit v roce 2008 a 2009 i OKULA Nýrsko, a. s., která je dodavatelem plastových automobilových dílů. Tyto události způsobily, že po okresu Tachov byl v rámci kraje nejvíce zasažen ekonomickou krizí právě tento region. Celkový seznam dodavatelů automobilových dílů Plzeňského kraje je uveden v příloze č. 5.



## 8 Závěr

Postupující globalizace dnešního moderního světa přináší kromě pozitiv i značná negativa. Jedním z výrazných, průvodních a negativních jevů je rychlé šíření ekonomických krizí. Předkládaná práce se zabývá dopady globální ekonomické krize v automobilovém průmyslu České republiky.

Prvním cílem v rámci práce bylo zjistit vliv ekonomické krize na automobilový průmysl v České republice. V důsledku nástupu ekonomické krize v České republice došlo v roce 2008 v automobilovém průmyslu ČR k meziročnímu propadu tržeb o -3,8 % (u Sdružení automobilového průmyslu o -5,7 %). Tento pokles byl tedy téměř trojnásobně větší než pokles u tržeb z průmyslové produkce ČR (-1,4 %). K následnému meziročnímu poklesu došlo i v roce 2009. V roce 2010 se již projevil ekonomické oživení na světových trzích. Český automobilový průmysl v tomto roce dosáhl meziročního růstu tržeb o 16,3 % (16,6 % u Sdružení automobilového průmyslu) a rostl tak více než celková průmyslová produkce ČR. Ekonomická krize byla importována do České republiky ze zahraničí. Výše uvedený vývoj tržeb byl rozhodujícím způsobem ovlivněn vývojem exportu České republiky. V roce 2008 došlo k meziročnímu propadu objemu exportu automobilového průmyslu o -5,8 % (u Sdružení automobilového průmyslu o -7,6 %). Propad byl tak výrazně větší, než u celkového exportu ČR, který meziročně poklesl o -0,2 %. V následujícím roce došlo opět k meziročním poklesům. Objem exportu automobilového průmyslu poklesl o -11,5 % (-11,6 % u SAP), celkový export ČR se meziročně snížil o -13,55 %. V tomto roce se stalo významným stimulačním impulzem pro automobilový průmysl zavedení šrotovného v mnohých evropských zemích. Dané opatření dodržovalo zásady mezinárodního volného obchodu a bylo tak přínosné i pro Českou republiku, která šrotovné nezavedla. V případě, že by toto opatření nebylo na těchto trzích zavedeno, lze předpokládat mnohem větší snížení exportu ČR. V roce 2010 dochází k meziročnímu růstu exportu v automobilovém průmyslu o 16,92 % (17,1 % u SAP). Celkový export ČR meziročně vzrostl o 17,6 %. Z dat SAP vyplývá, že ekonomická krize více zasáhla dodavatele automobilových dílů, než finální výrobce vozidel.

Česká republika se stala jedinou zemí v Evropě, která v průběhu krize dosahovala pravidelného meziročního růstu počtu vyrobených osobních a lehkých užitkových automobilů. Rok 2010 byl zároveň prvním rokem v historii výroby automobilů

na našem území, kdy bylo dosaženo více než 1 milionu vyrobených osobních a lehkých užitkových vozidel. Ekonomická krize zasáhla v České republice právě tento sektor výroby nejméně. V průběhu ekonomické krize těžili výrobci vozidel této kategorie ze svého převažujícího zaměření na produkci menších, levnějších a úsporných modelů. Nejvíce krizí byl zasažen i náš největší výrobce automobilů Škoda Auto, a. s. Tato automobilka je oproti Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech, s. r. o. a Hyundai Motor Manufacturing Czech, s. r. o. nejméně specializovaná a vyrábí jak cenově dostupné vozy Fabia, tak i terénní vozy Yeti a luxusní limuzíny Superb. V letech 2008 – 2009 došlo k meziročnímu poklesu výroby Škody Auto, a. s. v českých závodech. Oživení nastalo až v roce 2010. Vývoj výroby u TPCA Czech, s. r. o. byl stabilní až do konce roku 2009 a automobilka dosahovala meziročního růstu produkce. Přestože byl rok 2009 z hlediska výroby rekordní, automobilka mírně snížila svůj počet zaměstnanců. V roce 2010 zastihla automobilku s více než ročním zpožděním ekonomická krize, která se projevila klesnutím poptávky po vozidlech, které TPCA Czech, s. r. o. nabízí. Lze předpokládat, že tento efekt je způsobený tím, že v důsledku zlepšení ekonomické situace ve světě poklesla poptávka po malých a levných automobilech, které tvoří nabízené portfolio TPCA Czech, s. r. o. Průběh ekonomické krize u automobilky Hyundai Motor Manufacturing Czech, s. r. o. lze označit za příznivý po celé sledované období. Je však třeba upozornit, že automobilka ve sledovaném období teprve spouštěla svůj provoz a postupně se dostávala na plánovanou roční produkci. Nemáme proto k dispozici srovnání s předkrizovým obdobím jako u automobilek Škoda Auto, a. s. a TPCA Czech, s. r. o.

Nejvíce postižení ekonomickou krizí v České republice byli výrobci nákladních vozidel. Tato výroba je výrazně zaměřená na soukromou podnikatelskou sféru (např. stavební průmysl). Zákazníci se v krizi obávají ekonomického vývoje, který bude následovat a častokrát raději odloží nákladnou obnovu svého vozového parku.

Bylo zjištěno, že tento výrobní sektor je jediný u kterého došlo k meziročnímu poklesu produkce a prodeje již v roce 2008. V roce 2009 pak došlo k dalšímu snížení až na 34,4 % předkrizového stavu roku 2007 a v důsledku toho i k výraznému omezení počtu zaměstnanců. Oba dva sledovaní výrobci Tatra, a. s. i Avia Ashok Leyland Motors, s. r. o. byli citelně zasaženi. Přestože v roce 2010 u nich nastalo oživení prodeje a výroby, uspokojivých výsledků dosáhla pouze firma Avia Ashok Leyland Motors, s. r. o. Tento výrobce je specializovaný na menší nákladní automobily,

kteře nejsou tak finančně náročné. Oproti tomu Tatra, a. s. je specializovaná na těžké nákladní a finančně náročné automobily, které jsou hůře prodejné. Kladně lze v krizi hodnotit zaměření Tatro na trh s vojenskou technikou, který není tak ovlivněn ekonomickými cykly. Automobilka Tatra, a. s. v období ekonomické krize, v rámci úsporných plánů a restrukturalizace podniku, začala uvažovat o přesunutí výroby do Ruska.

Průběh ekonomické krize u výrobců autobusů byl příznivý až do roku 2009, kdy došlo k meziročnímu poklesu v celkové výrobě. Pokles nastal následně i v roce 2010. Vývoj v tomto odvětví je v ČR nejvíce ovlivněn naším největším výrobcem autobusů firmou Iveco Czech Republic, a. s. (dříve Karosa). V roce 2008 dosáhlo Iveco Czech Republic, a. s. svého dosud nejvyššího zaznamenaného ročního objemu produkce a prodejů. V následujícím roce 2009 však u této firmy dochází k výraznému poklesu ve výrobě i prodeích, který je způsoben hlavně poklesem poptávky po nových linkových autobusech v zahraničí (převážně ve Francii). Zároveň dochází k meziročnímu snížení podílu domácího prodeje na celkovém počtu prodaných autobusů. Situace se nadále zhoršuje i v roce 2010 a v souvislosti s tím dochází k propouštění zaměstnanců. Naopak za příznivý lze označit vývoj výroby a prodejů v období ekonomické krize u automobilky SOR Libchavy spol. s r. o. K poklesu produkce u této firmy došlo pouze v roce 2008. Navíc tento stav není možné jednoznačně označit za důsledek krize a to z důvodu, že objednávky na městské autobusy, na které se SOR Libchavy spol. s r. o. specializuje, byly dlouhodobě zasmluvněny. V roce 2009 i 2010 dosáhl SOR Libchavy spol. s r. o. vždy meziročního růstu ve sledovaných ukazatelích. Rok 2010 se tak stal nejúspěšnějším v historii firmy. Navíc v tomto roce automobilka získala dominantní postavení v počtu autobusů prodaných na českém trhu a předběhla tak mnohonásobně většího výrobce Iveco CR, a. s. Za hlavní důvody úspěchů firmy SOR Libchavy spol. s r. o. v období ekonomické krize lze označit její orientaci na veřejný sektor, kterému dodává své městské autobusy.

Za pomoci dat o průměrných počtech zaměstnanců byl sledován průběh ekonomické krize u nejvýznamnějších dodavatelů automobilových dílů v České republice. Vybraní dodavatelé automobilového průmyslu z České republiky (Robert Bosch, spol. s r. o.; Bosch Diesel, s. r. o.; Barum Continental, spol. s r. o.; Continental Automotive CR s. r. o.; Continental Automotive Systems CR, s. r. o.; Johnson Controls automobilové součástky k. s.; Denso Manufacturing CZ, s. r. o.; Brano, a. s. Jablonec nad Nisou;

TRW Carr, s. r. o.; TRW Das, a. s.) nebyli nuceni v roce 2008 z důvodu ekonomické krize (s výjimkou firem Continental Automotive CR, s. r. o.; Continental Automotive Systems CR, s. r. o.; TRW Carr, s. r. o.) významně snižovat počty svých zaměstnanců. V následujícím roce 2009 však došlo, z důvodu nedostatku zakázek od automobilek, k meziročnímu poklesu průměrného počtu zaměstnanců u všech sledovaných společností. Naopak v roce 2010 dochází k meziročnímu růstu počtu zaměstnanců u 70 % těchto firem.

V rámci druhého cíle bakalářské práce byl analyzován vliv ekonomické krize na dodavatele automobilového průmyslu v Plzeňském kraji. V tomto kraji bylo zjištěno celkem 45 firem zapojených do řetězce automobilových dodavatelů. 62,2 % z těchto firem je v zahraničním, nejčastěji německém, vlastnictví. Nejvíce firem (35,6 – 36,6 %) zaměstnávalo ve sledovaném období 2006 – 2010 mezi 200 – 499 zaměstnanci. Tyto podniky lze označit za středně velké. V roce 2008 byl zaznamenán mírný celkový meziroční pokles počtu zaměstnanců u sledovaných dodavatelů. V roce 2009 následuje další prudký pokles. K meziročnímu snižování počtu zaměstnanců tak docházelo po celé sledované období 2008 – 2010.

Za pomoci lokalizačního indexu bylo zjištěno, že ekonomickou krizí v automobilovém průmyslu Plzeňského kraje byl nejvíce zasažen okres Tachov a to převážně z důvodu ukončení výroby podniku Alcoa Fujikura Czech, s. r. o. ve Stříbře, který svou výrobu kompletně přesunul do Rumunska. V důsledku toho Tachov přestal být okresem s nejvyšší koncentrací automobilového průmyslu v kraji. Na první místo v koncentraci automobilového průmyslu se tak přesunul okres Rokycany, který byl i ekonomickou krizí v automobilovém průmyslu zasažen nejméně.

Předkládaná bakalářská práce se snažila zachytit dopady ekonomické krize na automobilový průmysl v ČR. Největším rizikem pro tuzemský automobilový průmysl je možné přesunutí aktiv zdejších dodavatelů do zahraničí. Z tohoto důvodu je, dle mého názoru, nutné sledovat vývoj koncentrace automobilového průmyslu v jednotlivých regionech České republiky. Možné další rozšíření této práce vidím právě ve sledování vývoje automobilového průmyslu v regionech v celé České republice. Je však nutné podotknout, že z důvodu obtížné dostupnosti dat se jedná o náročný úkol. Možné další rozšíření práce vidím tedy právě v této problematice.

## Použité tištěné zdroje

- BAŠTOVÁ, M. *Transformace průmyslu města Plzně*. Brno, 2011. Disertační práce. Masarykova univerzita v Brně, Přírodovědecká fakulta.
- DICKEN, P. *Global Shift: Mapping the changing contours of the world economy*. London: SAGE Publications, 2007, 599 s. 5TH. ISBN 9781412929547.
- DICKEN, P. *Global shift*. New York: The Guilford Press, 2011, 605 s. ISBN 978-1-60918-006-5.
- DOLEŽALOVÁ, A. *Výrobní sítě automobilového průmyslu jako faktor regionálního rozvoje v Česku*. Praha, 2011. Diplomová práce. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje.
- DOMAŃSKI, B. a K. GWOSDZ. Toward a More Embedded Production System? Automotive Supply Networks and Localized Capabilities in Poland. *Growth and change a journal of urban and regional policy*. 2009, č. 3, s. 452- 482.
- DUBSKÁ, D. Český průmysl v době nastupující recese. *Statistika*. 2009, č. 5.
- FOJTÍKOVÁ, L. *Zahraniční obchodní politika ČR Historie a současnost (1945-2008)*. 2009. vyd. Praha: C. H. Beck, 2009. ISBN 978-80-7400-128-4.
- FOSTER, J. B. a F. MAGDOFF. *Velká finanční krize: příčiny a následky*. Všeň: Grimmus, 2009, 156 s. ISBN 978-80-902831-1-4.
- HOSTOMSKÝ, K. *Transformace automobilového průmyslu v Maďarsku a na Slovensku po roce 1989 s důrazem na změny v regionální nezaměstnanosti*. Praha, 2010. Bakalářská práce. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje.
- HUMPREY, J. Assembler-supplier relations in the auto industry: globalisation and national development. *Competition & Change*. 2000, č. 4, s. 245-271.
- KISLINGEROVÁ, E. *Podnik v časech krize: Jak se dostat do potíží: zkušenosti ze světové recese let 2007 až 2009*. Praha: Grada Publishing, a. s., 2010, 206 s. ISBN 978-80-247-3136-0.
- KISLINGEROVÁ, E. Krize jako podmět zahájení ozdravných procesů v průmyslových podnicích. *Journal of competitiveness*. 2011, č. 1, 49 - 54. Dostupné z: <http://www.cjournal.cz/files/44.pdf>.

- KORBEL, P. a M. A. ŠPERKOVÁ. Závislost na čtyřech kolech. *Ekonom.* 2008, č. 29.
- KOUTSKÝ, J. *Staré průmyslové regiony*. Brno, 2011. Disertační práce. Masarykova univerzita, Přírodovědná fakulta.
- KOVANDA, L. *Příběh dokonalé bouře*. Praha: Mediacop, 2010. ISBN 1804-1701.
- KOVANDA, L. *Příběh dluhové smršti: a hovory (nejen) s laureáty Nobelovy ceny o dopadech finanční krize*. Praha: Mediacop, 2011. ISBN 1804-1701.
- KOŽÍŠEK, P. a J. KRÁLÍK. *L & K - Škoda. 1. díl, Laurin & Klement jest nejlepší známkou světa : 1895-1995*. Praha: Motorpress, 1995, 249 s. ISBN 80-901749-1-4.
- KUNC, J. *Transformace českého průmyslu po roce 1989: vliv přímých zahraničních investic*. Brno, 2005. Disertační práce. Masarykova univerzita.
- KRAFT, J., P. BEDNÁŘOVÁ, M. LUNGOVÁ, I. NEDOMLELOVÁ a L. SOJKOVÁ. *Hospodářská krize: vybrané makroekonomické a mikroekonomické souvislosti s projekcí na úrovni regionu*. Liberec: Technická univerzita v Liberci, 2010, 157 s. ISBN 978-80-7372-678-2.
- KRÁL, Z. *Století českého automobilu*. Praha: BB/art, 2010, 222 s. ISBN 978-80-7381-806-7.
- KRÁLÍK, J. *V soukolí okřídleného šípu: zákulisí automobilky Škoda očima konstruktéra Favoritu Petra Hrdličky*. Praha: Grada, 2008. ISBN 978-80-247-2415-7.
- KRUGMAN, P. *Návrat ekonomické krize*. Praha: Vyšehrad, 2009, 168 s. ISBN 978-80-7021-984-3.
- KVALČOVÁ, E. Finanční a ekonomická krize: dlouhodobé příčiny a krátkodobé spouštěče. In: *NEWTON College* [online]. 2009 [cit. 2012-06-06]. Dostupné z: [http://www.eu-vyzkum.eu/pdf/seminar\\_1/Klvacova\\_OPVK\\_1.pdf](http://www.eu-vyzkum.eu/pdf/seminar_1/Klvacova_OPVK_1.pdf).
- KVALČOVÁ, E., K. MRÁČEK, J. MALÝ, P. WAWROSZ a J. SEREGHYOVÁ. *Světová ekonomická krize: Příčiny, projevy, perspektivy*. Praha: Professional Publishing, 2010, 101 s. ISBN 978-80-7431-012-6.
- MACHÁČEK, J. *Mistři světa amoleta: průvodce globální krizí a českou politickou krajinou*. Praha: Respekt Publishing, 2009, 268 s. ISBN 978-80-87331-02-6.
- RAJTR, Vojtěch. *Analýza územního rozložení automobilového průmyslu v České republice*. Praha, 2011. Bakalářská práce. Vysoká škola ekonomická, Národohospodářská fakulta.

- PAVLÍK, Z. a K. KÜHNL *Úvod do kvantitativních metod pro geografii*. Praha: SPN, 1985.
- PAVLÍNEK, P. a J. ŽENKA. The 2008-2009 automotive industry crisis and regional unemployment in central Europe. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*. 2010, č. 3, s. 349-365.
- PAVLÍNEK, P. a J. ŽENKA. Upgrading in the automotive industry: firm-level evidence from Central Europe. *Journal of Economic Geography*. 2011, č. 3, s. 559-586.
- PAVLÍNEK, P. Regional Development and the Disintegration of Czechoslovakia. *Geoforum*. 1995, č. 26, 351 - 85.
- PAVLÍNEK, P. *A Successful Transformation? Restructuring of the Czech Automobile Industry*. Heidelberg: Physica-Verlag, 2008, 290 s. ISBN 978-3-7908-2039-3.
- PETŘÍČEK, V. *Vývoj podnikatelského prostředí v České republice*. Praha: Corona, 2006, 120 s. ISBN 80-903363-6-1.
- RUGRAFF, E. Foreign Direct Investment (FDI) and Supplier-Oriented Upgrading in the Czech Motor Vehicle Industry. *Regional Studies*. 2009, č. 5, s. 627-638.
- SEDLÁČEK, T. *Ekonomie dobra a zla*. Praha: 65. Pole, 2009. ISBN 978-80-903944-38.
- SZALAVETZ, A. Physical capital stock, technological upgrading and modernisation in Hungary. *Acta Oeconomica*. 2005, č. 2, s. 201-221.
- SZALAVETZ, A. The Hungaria automotive sector: a comparative CEE perspective with special emphasis on structural change. In: *CLUSTERS IN AUTOMOTIVE AND INFORMATION & COMMUNICATION TECHNOLOGY*. Berlin: Heidelberg, 2012, s. 241-270.
- ŠUMAN, M. *Tatra: Nákladní a užitková vozidla, autobusy a trolejbusy*. Praha: Computer press, 2010, 200 s. ISBN 978-80-251-2456-7.
- TULIS, J. *J. Sodomka : pohled do historie firmy Sodomka a dalších československých karosáren*. Brno: Computer press, 2010, 152 s. ISBN 978-80-251-2597-7.
- VÁCLAVÍK, K. *Škoda a Liaz : nákladní automobily a autobusy po roce 1945*. Chyňava: Saxi, 2010, 341 s. ISBN 978-80-904767-0-7.
- VOŠTA, M. *Změny v rozmístění světového hospodářství*. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze, 2010, 158 s. ISBN 978-80-245-1668-4.
- WOODS, T. E. *Krach*. Praha: Dokořan, 2010, 222 s. ISBN 978-80-7363-273-1.

ŽENKA, J. Riziko delokalizace zpracovatelského průmyslu Česka: Regionální aspekty. *Geografie*. 2008, č. 3.

ŽENKA, Jan. *Průmyslový upgrading a regionální rozvoj*. Praha, 2011. Disertační práce. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje.

## Použité elektronické zdroje

AUTO. Hyundai v Nošovicích loni vyrobil 200.135 aut (meziročně +70 %). Auto [online]. 2011 [cit. 2012-06-01]. Dostupné z: <http://www.auto.cz/hyundai-v-nosovicich-loni-vyrobil-200135-aut-53679>

AUTO CZ. Privatizace Škody Auto pomohla podle analytiků ekonomice. AUTO CZ [online]. 2011 [cit. 2012-06-01]. Dostupné z: <http://www.auto.cz/privatizace-skody-auto-pomohla-analytiku-firme-i-ekonomice-57886>

AVIA. Výroční zpráva Avia Ashok Leyland Motors s.r.o. 2010. In: Obchodní rejstřík a Sběrka listin [online]. 2011 [cit. 2012-06-18]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl?subjektId=isor%3a100030765&klic=nJoTze7k169B0kpUAOeufA%3d%3d>

BORGERS. Výroční zpráva Borgers spol. s.r.o. 2008. In: Obchodní rejstřík a Sběrka listin [online]. 2009 [cit. 2012-06-18]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl?subjektId=isor%3a91039&klic=3pmk8ASoykAtNcdkJAubxw%3d%3d>

BORGERS. Výroční zpráva Borgers spol. s.r.o. 2009. Obchodní rejstřík a Sběrka listin [online]. 2010 [cit. 2012-06-18]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl?subjektId=isor%3a91039&klic=3pmk8ASoykAtNcdkJAubxw%3d%3d>

BORGERS. Výroční zpráva Borgers spol. s.r.o. 2010. Obchodní rejstřík a Sběrka listin [online]. 2011 [cit. 2012-06-18]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl?subjektId=isor%3a91039&klic=3pmk8ASoykAtNcdkJAubxw%3d%3d>

CZECHINVEST. Automobilový průmysl. In: CzechInvest 2011 [online]. [cit. 2012-06-09]. Dostupné z: <http://www.czechinvest.org/automobilovy-prumysl>

CZECHINVEST SUPPLIERS. Dodavatelé automobilový průmysl. In: Suppliers CzechInvest 1994 – 2008 [online]. [cit. 2012-06-09]. Dostupné z: <http://sub.czechinvest.org/CzechInvestCatalog/Default.aspx?sc=AM#UCSearch>



- ČSÚ. Geografická mapa Plzeňského kraje. In: CZSO [online]. 2011a [cit. 2012-06-18].  
Dostupné z:  
[http://m.czso.cz/csu/2011edicniplan.nsf/t/60003B1805/\\$File/32101111m1.jpg](http://m.czso.cz/csu/2011edicniplan.nsf/t/60003B1805/$File/32101111m1.jpg)
- ČSÚ. Statistická ročenka Plzeňského kraje 2010. In: Český statistický úřad. [online].  
2011b [cit. 2012-06-18]. Dostupné z:  
<http://www.plzen.czso.cz/csu/2010edicniplan.nsf/publ/321011-10-2010>
- ČSÚ. Časové řady. In: Český statistický úřad [online]. 2012. [cit. 2012-06-18].  
Dostupné z: <http://czso.cz>
- DYNAMICKÉ SROVNÁNÍ KRAJŮ. In: Kraj Vysočina [online]. 2011 [cit. 2012-06-01]. Dostupné z: <http://analytika.kr-vysocina.cz/KOMPARACE/index.php>
- DVOŘÁK, F. Česko je kvůli šrotovnému černý pasažér Evropy, fabie jdou ale na dračku. iDnes [online]. 2009 [cit. 2012-06-06]. Dostupné z:  
[http://auto.idnes.cz/cesko-je-kvuli-srotovnemu-cerny-pasazer-evropy-fabie-jdou-ale-na-dracku-1n0-/automoto.aspx?c=A090319\\_095201\\_automoto\\_fdv](http://auto.idnes.cz/cesko-je-kvuli-srotovnemu-cerny-pasazer-evropy-fabie-jdou-ale-na-dracku-1n0-/automoto.aspx?c=A090319_095201_automoto_fdv)
- FINANCE. Zisk Iveco loni klesl o 15 procent na 1.2 mld. Kč. Finance [online]. 2010 [cit. 2012-05-31]. Dostupné z: <http://www.finance.cz/zpravy/finance/252678-zisk-iveco-czech-republic-loni-klesl-o-15-procent-na-1-2-mld-kc/>
- GURYČA, R. Kolínská automobilka poprvé snižuje výrobu. iDnes [online]. 2010 [cit. 2012-06-01]. Dostupné z: [http://ekonomika.idnes.cz/kolinska-automobilka-poprve-snizuje-vyrodu-fmv-/ekoakcie.aspx?c=A100923\\_1454881\\_praha-zpravy\\_sfo](http://ekonomika.idnes.cz/kolinska-automobilka-poprve-snizuje-vyrodu-fmv-/ekoakcie.aspx?c=A100923_1454881_praha-zpravy_sfo)
- HBI. Online databáze firem. In: HOPPENSTEDT BONNIER Information [online] 2012 [cit. 2012-06-18]. Dostupné z: <http://hbi.cz>
- HKČR. Šrotovné v České republice: tuzemské podniky jsou proti. Hospodářská komora ČR [online]. 2011 [cit. 2012-06-18]. Dostupné z: [http://www.hkcr.cz/hk-cr/hlavni-zpravy/art\\_29841/srotovne-v-ceske-republice-tuzemske-podniky-jsou-proti.aspx](http://www.hkcr.cz/hk-cr/hlavni-zpravy/art_29841/srotovne-v-ceske-republice-tuzemske-podniky-jsou-proti.aspx)
- HORÁČEK, F.; NĚMCOVÁ, V.; SŮRA, J. Český autoprůmysl propustí kvůli krizi až 10 tisíc lidí. iDnes [online]. 2008 [cit. 2012-06-29]. Dostupné z: [http://ekonomika.idnes.cz/cesky-autoprumsyl-propusti-kvuli-krizi-az-10-tisic-lidi-pih-/ekonomika.aspx?c=A081030\\_112905\\_ekonomika\\_vem](http://ekonomika.idnes.cz/cesky-autoprumsyl-propusti-kvuli-krizi-az-10-tisic-lidi-pih-/ekonomika.aspx?c=A081030_112905_ekonomika_vem)
- HORÁČEK, F. Škoda čelí finanční krizi dvoudenním omezením výroby. iDnes [online]. 2008a [cit. 2012-06-01]. Dostupné z: <http://ekonomika.idnes.cz/skoda-celi-financi->

krizi-dvoudennim-omezenim-vyroby-pd6-/ekoakcie.aspx?  
c=A080922\_160909\_ekoakcie\_fih

HORÁČEK, F. Škoda nestáhne výrobu octavií z Bratislavy. iDnes [online]. 2008b [cit. 2012-06-29]. Dostupné z: [http://ekonomika.idnes.cz/skoda-nestahne-vyrobu-octavii-z-bratislavy-fee-/ekonomika.aspx?c=A081215\\_120805\\_ekonomika\\_fih](http://ekonomika.idnes.cz/skoda-nestahne-vyrobu-octavii-z-bratislavy-fee-/ekonomika.aspx?c=A081215_120805_ekonomika_fih)

HORÁČEK, F. Automobilka TPCA odložila odvážný plán na zrychlení výroby. iDnes [online]. 2009a [cit. 2012-06-01]. Dostupné z: [http://ekonomika.idnes.cz/automobilka-tpca-odlozila-odvazny-plan-na-zrychleni-vyroby-pqy-/ekonomika.aspx?c=A090115\\_161326\\_ekonomika\\_fih](http://ekonomika.idnes.cz/automobilka-tpca-odlozila-odvazny-plan-na-zrychleni-vyroby-pqy-/ekonomika.aspx?c=A090115_161326_ekonomika_fih)

IVECO. Výroční zpráva Iveco Czech Republic, a.s. 2008. In: Obchodní rejstřík a Sbírká listin [online]. 2009 [cit. 2012-06-18]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-dotaz?dotaz=Iveco+Czech+Republic>

IVECO. Výroční zpráva Iveco Czech Republic, a.s. 2009. In: Obchodní rejstřík a Sbírká listin [online]. 2010 [cit. 2012-06-18]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-dotaz?dotaz=Iveco+Czech+Republic>

KANTORIK, J. Rok po krizi: Výrobce autobusů SOR pokles necítí, produkuje více než loni. Motornews [online]. 2009 [cit. 2012-06-18]. Dostupné z: <http://www.automobilovyprumysl.cz/rok-po-krizi-vyrobce-autobusu-sor-pokles-neciti-produkuje-vice-nez-loni>

KOMPASS: Celosvětový firemní vyhledávač. KOMPASS [online]. 2012 [cit. 2012-06-18]. Dostupné z: <http://cz.kompass.com/>

KRÁLÍČEK, T. Škodě Auto se propadl v pololetí zisk o 61,7 procenta . E15 2009 [online]. [cit. 2012-06-01]. Dostupné z: <http://zpravy.e15.cz/burzy-a-trhy/ceske-akcie/skoda-auto-se-propadl-v-pololeti-zisk-o-61-7-procenta-update-update-27690>

LAVIČKA, Václav. Evropská unie sjednotila pravidla pro šrotovné. Hospodářské noviny [online]. 2009 [cit. 2012-06-01]. Dostupné z: <http://byznys.ihned.cz/c1-34747410-evropska-unie-sjednotila-pravidla-pro-srotovne>

LIDOVKY. Tatra chystá expanzi, nákladní auta chce montovat přímo v Rusku. Lidovky [online]. 2010 [cit. 2012-06-18]. Dostupné z: [http://byznys.lidovky.cz/tatra-chysta-expanzi-nakladni-auta-chce-montovat-primo-v-rusku-pvj-/firmy-trhy.asp?c=A100709\\_140133\\_firmy-trhy\\_nev](http://byznys.lidovky.cz/tatra-chysta-expanzi-nakladni-auta-chce-montovat-primo-v-rusku-pvj-/firmy-trhy.asp?c=A100709_140133_firmy-trhy_nev)

- MUNI. Aplikace v regionální a sociální geografii. Masarykova univerzita [online]. 2009 [cit. 2012-06-18]. Dostupné z: <http://aplikacergsg.sci.muni.cz/pruvodce-daty-a-jejich-zdroji/zemedelstvi-4>
- NOVÁK, V. Metody hodnocení dopadů krize na regiony ČR. In: Výzkumné centrum konkurenceschopného a udržitelného rozvoje regionů [online]. 2011 [cit. 2012-06-01]. Dostupné z: <http://vycerro.ujep.cz/files/20111221112223.pdf>
- OBCHODNÍ REJSTŘÍK [online]. 2006 - 2011 [cit. 2012-06-18]. Dostupné z: <http://justice.cz>
- OICA. Stats definition [online] 2007 [cit. 2012-06-01]. Dostupné z: <http://oica.net/wp-content/uploads/stats-definition1.pdf>.
- OICA. Production statistics. In: OICA [online], 1998 – 2011 [cit. 2012-06-29]. Dostupné z: <http://oica.net/category/production-statistics/>
- SAP. Trocha z historie: je na co navázat. In: Sdružení automobilového průmyslu [online]. 2002 [cit. 2012-06-09]. Dostupné z: <http://www.autosap.cz/default2.asp?page={92C42442-92CB-4197-9EE0-9839A3E65150}>
- SAP. *Automobilový průmysl v České republice: základní fakta*. 2006 – 2010a.
- SAP. *Statistika automobilového průmyslu České republiky*. 2006 – 2010b.
- SDA ČR. Statistiky prodeje a registrací vozidel. In: Svaz dovozců automobilů [online]. 2011 [cit. 2012-06-18]. Dostupné z: <http://portal.sda-cia.cz/stat/>
- SEDLÁČEK, T. Znárodnění - sprosté slovo, které se vrací do módy. *Hospodářské noviny*. 11. 9. 2008.
- SHIMOKAWA, K. Reorganization of the Global Automobile Industry and Structural Change of the Automobile Component Industry. In: *DSPACE@MIT* [online]. 2002-06-26 [cit. 2012-06-01]. Dostupné z: <http://18.7.29.232/handle/1721.1/1417>
- SOUČEK, M. Investiční příležitosti v Plzeňském kraji. In: Plzeňský kraj [online]. 2007 [cit. 2012-06-01]. Dostupné z: <http://www.plzensky-kraj.cz/cs/article/investicni-prilezitosti-v-plzenskem-kraji?sekce=all>
- STATISTICS. Demografická štatistika. In: Štatistický úrad Slovenskej republiky [online]. 2012 [cit. 2012-06-29]. Dostupné z: <http://portal.statistics.sk/showdoc.do?docid=6602>

- SUCHÁNEK, D. Krize automobilového průmyslu, či jen probíhající a nutná restrukturalizace?. *Ekonomika a management* [online]. 2009, č. 1 [cit. 2012-06-01]. Dostupné z: <http://www.vse.cz/polek/download.php?jnl=eam&pdf=62.pdf>
- SŮRA, J. Škodovka omezí výrobu, dodavatelům ubylo zakázek. *iDnes* [online]. 1. 10. 2008a [cit. 2012-06-01]. Dostupné z: [http://ekonomika.idnes.cz/skodovka-omezi-vyrobu-dodavatelum-ubylo-zakazek-fbr-/ekonomika.aspx?c=A081001\\_115926\\_ekonomika\\_fih](http://ekonomika.idnes.cz/skodovka-omezi-vyrobu-dodavatelum-ubylo-zakazek-fbr-/ekonomika.aspx?c=A081001_115926_ekonomika_fih)
- SŮRA, J. Škodovka propustí příští rok tři procenta lidí. *iDnes* [online]. 2008b [cit. 2012-06-01]. Dostupné z: [http://ekonomika.idnes.cz/skodovka-propusti-pristi-rok-tri-procenta-lidi-f5n-/ekoakcie.aspx?c=A081204\\_211516\\_ekoakcie\\_abr](http://ekonomika.idnes.cz/skodovka-propusti-pristi-rok-tri-procenta-lidi-f5n-/ekoakcie.aspx?c=A081204_211516_ekoakcie_abr)
- SŮRA, J. Škoda bude od ledna do června vyrábět jen čtyři dny v týdnu. *iDnes* [online]. 2008c [cit. 2012-06-01]. Dostupné z: [http://ekonomika.idnes.cz/skodovka-bude-od-ledna-do-cervna-vyrabet-jen-ctyri-dny-v-tydnu-pu0-/ekoakcie.aspx?c=A081211\\_211045\\_ekonomika\\_lf](http://ekonomika.idnes.cz/skodovka-bude-od-ledna-do-cervna-vyrabet-jen-ctyri-dny-v-tydnu-pu0-/ekoakcie.aspx?c=A081211_211045_ekonomika_lf)
- SŮRA, J. Avia zastaví výrobu na sedm týdnů. *iDnes* [online]. 2008d [cit. 2012-06-01]. Dostupné z: [http://ekonomika.idnes.cz/avia-zastavi-vyrobu-na-sedm-tydnu-dll-/ekoakcie.aspx?c=A081125\\_154101\\_ekoakcie\\_fih](http://ekonomika.idnes.cz/avia-zastavi-vyrobu-na-sedm-tydnu-dll-/ekoakcie.aspx?c=A081125_154101_ekoakcie_fih)
- SŮRA, J. Šéf TPCA: Místo zastavení linky ji radši zpomalíme. *iDnes* [online]. 2009a [cit. 2012-06-01]. Dostupné z: [http://ekonomika.idnes.cz/sef-tpca-misto-zastaveni-linky-ji-radi-zpomalime-fvk-/ekoakcie.aspx?c=A090325\\_173811\\_ekoakcie\\_vem](http://ekonomika.idnes.cz/sef-tpca-misto-zastaveni-linky-ji-radi-zpomalime-fvk-/ekoakcie.aspx?c=A090325_173811_ekoakcie_vem)
- ŠANCOVÁ, B. SOR Libchavy spol. s r. o.: Úspěch je ukryt v jednoduchosti řízení. *Svět průmyslu* [online]. 2011, č. 2, s. 84-87 [cit. 2012-06-01]. Dostupné z: [http://www.fusharazim.cz/doc/SP\\_2011\\_01b\\_final\\_low.pdf](http://www.fusharazim.cz/doc/SP_2011_01b_final_low.pdf)
- ŠKODA AUTO. Pozitivní výsledky 2009. In: *Škoda Auto* [online]. 2009a [cit. 2012-06-01]. Dostupné z: [http://www.skoda-auto.cz/cze/news/info/news/news/pages/2009\\_27\\_pozitivnivysledek1q2009.aspx](http://www.skoda-auto.cz/cze/news/info/news/news/pages/2009_27_pozitivnivysledek1q2009.aspx)
- ŠKODA AUTO. Výroční zpráva Škoda Auto, a.s. 2008. In: *Škoda Auto* [online]. 22. 3. 2009 [cit. 2012-06-01]. Dostupné z: <http://go.skoda.eu/annual2008>
- ŠKODA AUTO. Výroční zpráva Škoda Auto, a. s. 2010. In: *Škoda Auto* [online]. 2010 [cit. 2012-06-01]. Dostupné z: <http://go.skoda.eu/annual2010>

- ŠVEJNAR, J. Šrotovné má význam jako celoevropské opatření. In: Jan Švejnár [online]. 16. 05. 2009 [cit. 2012-06-01]. Dostupné z: <http://www.jansvejnar.cz/?page=485.srotovne-ma-vyznam-jen-jako-celoevropske-opatreni>
- TATRA. Výroční zpráva Tatra, a.s. 2009. Obchodní rejstřík a Sbíрка listin [online]. 2010 [cit. 2012-06-18]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl?subjektId=isor%3a235667&klic=XxQzOWOLZehwEvrVr77hw%3d%3d>
- TATRA. Výroční zpráva Tatra, a.s. 2008. Obchodní rejstřík a Sbíрка listin [online]. 2009 [cit. 2012-06-18]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl?subjektId=isor%3a235667&klic=XxQzOWOLZehwEvrVr77hw%3d%3d>
- TPCA. Výroční zpráva Toyota Peugeot Citroen Automobile Czech s.r.o. 2008. In: Obchodní rejstřík a Sbíрка listin [online]. 2011 [cit. 2012-06-18]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-dotaz?dotaz=Toyota+Peugeot+Citroen+Automobile+Czech+s.r.o.>
- VALIŠ, Z. Česko odmítá francouzský i jiný protekcionismus. In: Český rozhlas [online]. 2009 [cit. 2012-06-18]. Dostupné z: <http://www.radio.cz/cz/rubrika/ekonomika/cesko-odmita-francouzsky-i-jiny-protekcionismus>  
<http://www.radio.cz/cz/rubrika/ekonomika/cesko-odmita-francouzsky-i-jiny-protekcionismus>
- VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY. Rozhovor s Janem Švejnarem o kupónové privatizaci. In: Vláda České republiky [online]. 2011 [cit. 2012-06-18]. Dostupné z: <http://www.vlada.cz/cz/ppov/ekonomicka-rada/clanky/rozhovor-s-janem-svejnarem-o-kuponove-privatizaci-84380/>
- ZAPRS. Šrotovné. In: Združenie automobilového priemyslu Slovenskej republiky [online]. 2009 [cit. 2012-06-01]. Dostupné z: <http://www.zapsr.sk/global/files/file/Srotovne/20100119195930.pdf>
- ZAPRS. Registrácie nových automobilov. In: Združenie automobilového priemyslu Slovenskej republiky [online]. 2006 – 2010 [cit. 2012-06-01]. Dostupné z: <http://www.zapsr.sk/kategoria/Statistiky/>

## Seznam zkratek

AZNP	Automobilový závod národní podnik
ČSÚ	Český statistický úřad
GM	General Motors Americký výrobce automobilů
HBI	Hoppenstedt Bonnier Information Společnost spravující databázi firemních profilů
HDP	Hrubý domácí produkt
HMMC	Hyundai Motor Manufacturing Czech Český výrobce automobilů
NUTS	La Nomenclature des Unités Territoriales Statistiques Územní statistická jednotka
OICA	Organization Internationale des Constructeurs d'Automobiles Mezinárodní organizace sdružující výrobce automobilů
RVHP	Rada vzájemné hospodářské pomoci
SAP	Sdružení automobilového průmyslu
SUV	Sport Utility Vehicle Auto pro volný čas
TPCA	Toyota Peugeot Citroen Auto Společný podnik společností Toyota Peugeot Citroën
VW	Volkswagen Přední výrobce automobilů

## Seznam obrázků

**Obr. 1** Podíl výrobních makroregionů na celkové světové produkci automobilů v roce 2000 a 2010

**Obr. 2** Podíl hlavních výrobních oblastí na celkové světové produkci automobilů v roce 2000 a 2010

**Obr. 3** Vývoj celkové produkce automobilů ve světě v období 2001 – 2010

**Obr. 4** Vývoj produkce automobilů v období 2006 – 2010

**Obr. 5** Vývoj tržeb z celkové průmyslové produkce a automobilového průmyslu ČR v období 2006 – 2010

**Obr. 6** Vývoj celkového exportu a exportu automobilového průmyslu v ČR v období 2006 – 2010

**Obr. 7** Vývoj výroby a meziroční změny ve výrobě osobních a lehkých užitkových automobilů v ČR v období 2006 – 2010

**Obr. 8** Vývoj výroby a meziroční změny ve výrobě u výrobců nákladních automobilů v ČR v období 2006 – 2010

**Obr. 9** Vývoj výroby a meziroční změny ve výrobě autobusů v ČR v období 2006 – 2010

**Obr. 10** Počet registrací nových osobních a lehkých užitkových automobilů na 1000 obyvatel v České republice a na Slovensku v období 2006 – 2010

**Obr. č. 11** Geografická mapa Plzeňského kraje

**Obr. 12** Vývoj průměrného počtu zaměstnanců u dodavatelů automobilového průmyslu s 50 a více zaměstnanci v Plzeňském kraji v období 2006 – 2010

**Obr. 13** Koncentrace automobilového průmyslu v okresech Plzeňského kraje v období 2006 – 2010

**Obr. 14** Vývoj průměrného počtu zaměstnanců u firem automobilového průmyslu v okresech Plzeňského kraje v období 2006 – 2010

## Seznam tabulek

**Tab. 1** Meziroční změny (%) ve výrobě automobilů v období 2006 – 2010

**Tab. 2** Podíl (%) automobilového průmyslu na průmyslové výrobě ČR v období 2006 – 2010

**Tab. 3** Meziroční změny tržeb (%) z celkové průmyslové produkce a automobilového průmyslu v ČR v období 2006 – 2010

**Tab. 4** Podíl (%) výrobců automobilů a dodavatelů dílů SAP na celkových tržbách SAP v období 2006 – 2010

**Tab. 5** Podíl automobilového průmyslu na celkovém exportu ČR (%) v období 2006 – 2010

**Tab. 6** Meziroční změny (%) celkového exportu a exportu automobilového průmyslu v ČR v období 2006 – 2010

**Tab. 7** Podíl výrobců automobilů a dodavatelů dílů SAP na celkovém exportu SAP (%) v období 2006 – 2010

**Tab. 8** Vývoj vybraných ukazatelů u automobilky Škoda Auto, a. s. v období 2006 – 2010

**Tab. 9** Vývoj vybraných ukazatelů u automobilky Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech, s. r. o. v období 2006 – 2010

**Tab. 10** Vývoj vybraných ukazatelů u automobilky Hyundai Motor Manufacturing Czech, s. r. o. v období 2006 – 2010

**Tab. 11** Vývoj vybraných ukazatelů u automobilky Tatra, a. s. 2006 – 2010

**Tab. 12** Vývoj vybraných ukazatelů u automobilky Avia Ashok Leyland Motors, s. r. o. v období 2006 – 2010

**Tab. 13** Vybrané ukazatele za automobilku Iveco CR, a. s. v období 2006 – 2010

**Tab. 14** Vývoj vybraných ukazatelů u automobilky SOR Libchavy spol. s r. o. v období 2006 – 2010



**Tab. 15** Průměrné počty zaměstnanců nejvýznamnějších dodavatelských firem autoprůmyslu v období 2006 – 2010

**Tab. 16** Vlastnická struktura dodavatelských firem automobilového průmyslu s více než 50 zaměstnanci v Plzeňském kraji v roce 2008

**Tab. 17** Velikostní struktura dodavatelských firem automobilového průmyslu v Plzeňském kraji v období 2006 – 2010

## Přílohy

### Příloha 1 Podíl (%) největších exportérů autoprůmyslu na celkovém exportu ČR

	2008	2009	2010
Škoda Auto, a. s.	7,5	7	7,2
TPCA Czech	2,1	2,4	1,3
Robert Bosch, spol. s. r. o.	1,3	1	1
Continental Automotive CR, s. r. o.	0,7	0,7	0,6
Visteon – Autopal, s. r. o.	0,5	-	-
Continental Teves CR, s. r. o.	0,4	0,4	-
Iveco CR	0,4	0,4	-
HMMC Nošovice	-	1,3	1,9
Barum Continental spol. s r. o.	-	0,7	0,6

Pramen: Zpracováno z SAP (2006 – 2010a).

Poznámka: Export každé zde jmenované firmy přesáhl 8,5 miliardy Kč.

### Příloha 2 Přehled zemí, které zavedly v Evropě šrotovné

Země	Min. stáří vozů (let)	Maximální dotace (€)
Británie	10	2 400
Francie	10	2 000
Kypr	15	1 700
Itálie	9	1 500
Lucembursko	10	1 750
Německo	18	2 500
Nizozemsko (pouze pro Haag)	10	1 000
Portugalsko	13	1 250
Rakousko	10	1 500
Rumunsko	10	900
Srbsko (možný nákup jen Fiata Punto)	9	1 000
Španělsko	10	1 800
Slovensko	10	2 000

Pramen: Zpracováno z Kraft et al. (2010); ZAPRS (2009).

### Příloha 3 Vybrané makroekonomické ukazatele Plzeňského kraje v období 2006 – 2010

	2006	2007	2008	2009	2010
HDP (mil. Kč)	171 854	183 162	178 474	176 553	175 398
HDP - pozice mezi kraji ČR	7.	7.	7.	7.	Předpokl. 7.
HDP na obyvatele	310 824	328 653	315 281	309 091	306 628
HDP na obyvatele – pozice mezi kraji ČR	2.	3.	4.	5.	Předpokl. 6.
Míra registrované nezaměstnanosti (k 31.12)	5,60	4,43	5,03	8,16	8,25
Míra registrované nezaměstnanosti (k 31.12) - pozice mezi kraji ČR	3.	3.	5.	5.	3.

Pramen: Zpracováno z ČSÚ (2012, [online]).

**Příloha 4** Lokalizační index automobilového průmyslu v okresech Plzeňského kraje v období 2006 – 2010

Okres	Lokalizační index					Pořadí okresů v rámci kraje				
	2006	2007	2008	2009	2010	2006	2007	2008	2009	2010
Plzeň-město	0,98	0,99	0,89	0,99	1,01	4	3	4	4	4
Rokycany	1,72	1,72	1,89	2,2	2,32	2	2	2	2	1
Plzeň-jih	1,04	0,96	1,04	1,2	1,26	3	4	3	3	3
Plzeň-sever	0,61	0,53	0,49	0,49	0,48	6	6	6	6	6
Klatovy	0,28	0,34	0,36	0,3	0,27	7	7	7	7	7
Tachov	2,31	2,4	2,57	2,25	1,78	1	1	1	1	2
Domažlice	0,87	0,83	0,78	0,67	0,7	5	5	5	5	5

**Pramen:** Vlastní výpočty z ČSÚ (2012, [online]); CZECHINVEST SUPPLIERS (1994 – 2008, [online]); Obchodní rejstřík (2006 – 2011, [online]), Kompas (2012, [online]).

**Příloha 5** Seznam společností s více než 50 zaměstnanci zapojených do automobilového průmyslu v Plzeňském kraji v období 2006 – 2010

Pořadové číslo	Název společnosti	Okres	Domicil s rozhodujícím podílem	Rok založení společnosti	Převažující výrobní třída
1	AGC Stod, s. r. o.	Plzeň-jih	ČR	1991	3
2	Alcoa Fujikura Czech, s. r. o.	Tachov	Lucembursko	2001	2
3	Alfmeier CZ, s. r. o.	Plzeň-město	Německo	2000	1
4	ASTRO KOVO Plzeň, s. r. o.	Plzeň-sever	ČR	1998	3
5	Borgers spol. spol. s r. o.	Rokycany	Německo	1993	2
6	Dagro Plzeň, s. r. o.	Plzeň-město	ČR	1993	2
7	DIOSS Nýřany, a. s.	Plzeň-sever	ČR	2000	3
8	Eissmann automotive ČR, s. r. o.	Tachov	Německo	1991	1
9	Elitex Machiner, s. r. o.	Domažlice	ČR	1993	3
10	EuWe Eugen Wexler ČR, s. r. o.	Rokycany	Německo	1993	1
11	Evo Bus, s. r. o.	Domažlice	Německo	1999	1
12	Fuji Koyo Czech, s. r. o.	Plzeň-město	Francie	2002	1
13	GHE Happich CZ, s. r. o.	Plzeň-město	Německo	2000	2
14	GRAMMER CZ, s. r. o. (Horažďovice)	Klatovy	Německo	2002	2
15	HAAS Bohemia, spol. s r. o.	Domažlice	Německo	1998	2

Pořadové číslo	Název společnosti	Okres	Domicil s rozhodujícím podílem	Rok založení společnosti	Převažující výrobní třída
16	Hofmeister, s. r. o.	Plzeň-město	ČR	2000	3
17	HP-Pelzer k.s.	Plzeň-město	Německo	1991	2
18	Hutchinson, s. r. o.	Rokycany	Francie	1994	2
19	IACG, s. r. o.	Plzeň-jih	Německo	1993	2
20	IDEAL AUTOMOTIVE Bor, s. r. o.	Tachov	Německo	1999	2
21	Inotech ČR spol. s r. o.	Tachov	Německo	1994	3
22	Intertell spol. s r. o.	Klatovy	ČR	1994	2
23	JTEKT Automotive Czech Plzen, s. r. o.	Plzeň-město	Francie	2002	1
24	Kdynium, a. s.	Domažlice	ČR	1992	2
25	Keraplast, s. r. o.	Tachov	ČR	1993	3
26	Key Plastics Czech, s. r. o.	Tachov	Německo	1995	2
27	Kovodružstvo v. d. v Plzni	Plzeň-město	ČR	1932	3
28	MD ELMONT spol. s r. o.	Plzeň-jih	Německo	1992	3
29	NOVEM Car Interior Design, s. r. o.	Plzeň-město	Německo	2000	3
30	OBZOR, výrobní družstvo	Plzeň-město	ČR	1986	1
31	OK Záchlumí, a. s.	Tachov	ČR	1992	1
32	Okula Nýrsko, a. s.	Klatovy	ČR	1895	2
33	Panasonic Electric Works Czech, s. r. o.	Plzeň-město	Německo	1997	3
34	Peguform Composites, s. r. o.	Tachov	Rakousko	1994	2
35	PILSEN TOOLS, s. r. o.	Plzeň-město	Švýcarsko	1999	1
36	Plastik HT, a. s.	Domažlice	ČR	1990	2
37	Scherdel REAL, s. r. o.	Tachov	Německo	1994	2
38	STOLFIG, s. r. o.	Plzeň-jih	ČR	1997	3
39	Styl Plzeň, výrobní družstvo	Plzeň-město	ČR	1977	3
40	SWA, s. r. o.	Plzeň-jih	Rakousko	1992	2
41	ŠKODA TVC, s. r. o.	Plzeň-město	Německo	2000	2
42	Technické pružiny SCHERDEL, s. r. o.	Tachov	Německo	1998	3
43	Yazaki Wiring Technologies Czech, s. r. o.	Plzeň-město	Německo	1993	2
44	ZIEGLER Automobiltechnik, spol. s r. o.	Plzeň-sever	Německo	1990	3
45	ZT METAL, a. s.	Plzeň-sever	ČR	1996	3

Pramen: Zpracováno z CzechInvest Suppliers (1994 – 2008, [online]); Kompass (2012, [online]).