

**ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI
FAKULTA EKONOMICKÁ**

Bakalářská práce

Vliv automobilového průmyslu na ekonomiku ČR

**Influence of the automotive industry on the economy of
the CR**

Ladislav Jesze

Cheb 2012

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma

Vliv automobilového průmyslu na ekonomiku ČR

vypracoval samostatně pod odborným dohledem vedoucího bakalářské práce za použití pramenů uvedených v příložené bibliografii.

V Chebu, dne 20.4. 2012

.....

podpis autora

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval Ing. Kateřině Pitrové za cenné rady a připomínky, kterými přispěla k vypracování této bakalářské práce.

Obsah

0.	Úvod.....	6
1	Automobilový průmysl v ČR.....	8
2	Vývoj českého automobilového průmyslu	10
2.1	Počátky automobilového průmyslu v českých zemích.....	10
2.2	1. světová válka a její vliv na automobilový průmysl	11
2.3	První republika a světová hospodářská krize.....	13
2.4	2. světová válka a její vliv na automobilový průmysl ČSR.....	15
2.5	Poválečná léta a období socialismu	17
2.6	90. léta 20. století.....	20
3	Východiska praktické části	23
3.1	Nástin vývoje automobilového průmyslu ČR v 90. letech 20. století	24
3.2	Zahraněční obchod v odvětví automobilového průmyslu v 90. letech.....	26
3.2.1	Automobilový průmysl ČR v roce 1993.....	26
3.2.2	Automobilový průmysl ČR v roce 1994.....	27
3.2.3	Automobilový průmysl ČR v roce 1995.....	28
3.2.4	Automobilový průmysl ČR v roce 1996.....	29
3.2.5	Automobilový průmysl ČR v roce 1997.....	30
3.2.6	Automobilový průmysl ČR v roce 1998.....	31
3.2.7	Automobilový průmysl ČR v roce 1999.....	32
3.3	Shrnutí trendů v automobilovém průmyslu ČR z 90. let 20. století	33
4	Vliv automobilového průmyslu na ekonomiku ČR ve 21. století.....	36
4.1	Vývoj výroby, domácí poptávky a exportu	36
4.1.1	Automobilový průmysl ČR v roce 2000.....	37
4.1.2	Automobilový průmysl ČR v roce 2001.....	38
4.1.3	Automobilový průmysl ČR v roce 2002.....	39
4.1.4	Automobilový průmysl ČR v roce 2003.....	40
4.1.5	Automobilový průmysl ČR v roce 2004.....	41
4.1.6	Automobilový průmysl ČR v roce 2005.....	42
4.1.7	Automobilový průmysl ČR v roce 2006.....	43
4.1.8	Automobilový průmysl ČR v roce 2007.....	44
4.1.9	Automobilový průmysl ČR v roce 2008.....	46
4.1.10	Automobilový průmysl ČR v roce 2009.....	47
4.1.11	Automobilový průmysl ČR v roce 2010.....	48
4.1.12	Automobilový průmysl ČR v roce 2011.....	49
4.2	Trendy ve výrobě, domácím prodeji a exportu v letech 2000-2011	49
4.3	Zaměstnanost a mzdy v automobilovém průmyslu ČR	53
	Závěr	58
	Seznam grafů	61
	Seznam tabulek	62
	Seznam použitých symbolů a zkratk.....	64
	Seznam použité literatury	65
	Seznam příloh	68

0. Úvod

Tato bakalářská práce pojednává, jak už je z jejího názvu zřejmé, o vlivu automobilového průmyslu na ekonomiku České republiky. K výběru tématu přispěla vedle jiného jeho aktuálnost. Toto odvětví, odvětví automobilového průmyslu, totiž zaujímá výrazné postavení v hospodářství vyspělých států, mezi které lze Českou republiku pochopitelně zařadit. Soustřeďuje se v něm velké množství oborů. Automobilový průmysl je tak komplexním odvětvím, které primárně ovlivňuje další odvětví naší ekonomiky, jako například strojírenství, hutnictví, elektrotechniku, chemický průmysl nebo gumárenský průmysl a zpracování plastů. Také nelze opomíjet vliv automobilového průmyslu na stavebnictví. Dalším důvodem, proč je toto téma v dnešní době pro Českou republiku tak aktuální, je odklon automobilové výroby do levnějších míst. V posledních letech existuje trend stěhování výroby z tradičních center do levnějších lokalit. Těmito lokalitami jsou převážně Asie a střední Evropa. Pro Českou republiku to byly například TPCA Kolín a HMMC Nošovice. Automobilový průmysl je navíc odvětvím s velkou budoucností a dá se očekávat, že stále poroste, a tudíž bude pro naši ekonomiku čím dál víc důležitější.

Práce se dělí na dvě základní části – teoretickou a praktickou. Je tvořena třemi kapitolami. V úvodu této práce jsme velice zhruba nastínili stav dnešního automobilového průmyslu v České republice. Pro lepší představu jsme zmínili nejdůležitější společnosti tohoto odvětví v naší republice, jakožto i vývoj automobilového průmyslu na našem území od jeho úplného počátku až po 90. léta 20. století. Tyto informace jsou interpretovány chronologicky, aby dokázal čtenář lépe pochopit nejen samotný vývoj automobilového průmyslu na našem území, ale také, jak na automobil a potažmo celý automobilový průmysl člověk postupem času nahlížel a měnil svůj postoj k němu. Praktická část je zaměřena na zkoumání vývoje v 90. letech 20. století, která byla pro automobilový průmysl na našem území zlomovým obdobím. Vedle samotných čísel výroby jsou zkoumány i trendy ve výrobě a následně porovnávány s obdobím předchozím. Díky tomu je možné sledovat jaké změny přinesla automobilovému průmyslu České republiky změna politického či vládního režimu. V další kapitole praktické části jsme se zaměřili na trendy ve výrobě, exportu a zaměstnanosti v automobilovém průmyslu ČR ve 21. století, tedy v posledních letech. Trendy posledních let budou vždy po jednotlivém zkoumání shrnuty a jasně interpretovány.

Cílem této práce je tedy charakterizovat odvětví automobilového průmyslu České republiky a zhodnotit jeho vliv na naši ekonomiku v posledním desetiletí. Dalším cílem je pak analyzovat vývoj vybraných ukazatelů automobilového průmyslu v ČR. Mezi tyto ukazatele patří především výroba, export, import, zaměstnanost a vývoj mezd. Zároveň pak popsat hlavní změny, ke kterým došlo v odvětví automobilového průmyslu ČR od sametové revoluce do dnešní doby.

1 Automobilový průmysl v ČR

Automobilový průmysl je průmyslové odvětví zabývající se vývojem, výrobou a prodejem motorových vozidel. „*Jde o komplexní odvětví, které primárně ovlivňuje další odvětví ekonomiky, jako jsou strojírenství, hutnictví, elektrotechnika, chemický průmysl nebo gumárenství a zpracování plastů. Sekundární vlivy, které souvisí s rozšiřováním výrobních kapacit nebo budováním průmyslových zón, lze sledovat zejména ve stavebnictví. Odvětví automobilového průmyslu má v hospodářství vyspělých států výrazné postavení.*“¹

V české ekonomice zaujímá automobilový průmysl klíčovou roli. Jednoznačně o tom svědčí čísla, jako počet zaměstnanců v automobilovém průmyslu, který byl ve 4. čtvrtletí minulého roku 143 058, což je 11,26% z celkového počtu lidí v té době zaměstnaných v průmyslu. (viz graf č. 15) Blíže se však na konkrétní čísla, svědčící o významu automobilového průmyslu pro ekonomiku ČR, zaměříme až v praktické části této práce.

Pro rozbor automobilového průmyslu České republiky bude zapotřebí čerpat mimo jiné ze zdrojů Českého statistického úřadu. Pro tyto případy je klíčové stanovit, s jakými daty konkrétně budeme pracovat, a tím automaticky vyvstává nutnost objasnit pojem „CZ-NACE“. Jedná se o klasifikaci ekonomických činností podle Českého statistického úřadu. Pro účely této práce je zapotřebí dat, která se nacházejí ve třídě číslo 29, ta zahrnuje výrobu motorových vozidel, přívěsů a návěsů. Tato třída se dále dělí do tří podúrovní:

29.1 Výroba motorových vozidel a jejich motorů

29.2 Výroba karoserií motorových vozidel; výroba přívěsů a návěsů

29.3 Výroba dílů a příslušenství pro motorová vozidla a jejich motory

Podúroveň 29.3 Výroba dílů a příslušenství pro motorová vozidla a jejich motory se dělí ještě na:

29.31 Výroba elektrického a elektronického zařízení pro motorová vozidla

29.32 Výroba ostatních dílů a příslušenství pro motorová vozidla²

¹ MM Průmyslové spektrum

² BUSINESSINFO.CZ. Seznam NACE.

Závěrem této kapitoly zmíníme klíčové společnosti v oblasti automobilového průmyslu nacházející se na našem území. Jsou to:

Název společnosti, právní forma, předmět podnikání

AGADOS, s.r.o., přívěsy a návěsy pro osobní a užitková vozidla

AVIA ASHOK LEYLAND MOTORS, s.r.o., nákladní automobily o celkové hmotnosti 6 - 9 t

EKOBUS, a.s., ekologické autobusy s plynovým pohonem

HYUNDAI MOTOR MANUFACTURING CZECH, s.r.o., osobní automobily

IVECO CZECH REPUBLIC, a.s., autobusy

JAWA Moto, s.r.o., motocykly jejich díly a doplňky

KAROSERIA, a.s., nástavby na užitková vozidla

MTX, s.r.o., sportovní a speciální osobní automobily

PANAV, a.s., přívěsy, návěsy, přepravníky, nástavby

SOR LIBCHAVY, s.r.o., autobusy střední kategorie

ŠKODA AUTO, a.s., osobní automobily

TATRA, a.s., nákladní automobily s vyšší průchodností, tahače

TOVÁRNA HASICÍ TECHNIKY - THT, s.r.o., hasicích automobily

TOYOTA PEUGEOT CITROËN AUTOMOBILE CZECH, s.r.o., osobní automobily³

Automobilový průmysl jako celek však nelze chápat pouze jako několik málo automobilek zabývajících se výrobou vozidel. K automobilovému průmyslu patří neodmyslitelně také dodavatelské firmy, bez kterých by výroba nebyla uskutečnitelná. Ať už jde o výrobce různých komponentů, náhradních dílů, textilií pro dopravní prostředky nebo například o firmy zabývajících se kontrolou, opravami dílů apod. Každá z těchto společností má v automobilovém průmyslu svůj význam.

³ AUTOSAP. *Výrobci vozidel a nástaveb.*

2 Vývoj českého automobilového průmyslu

Ačkoli v praktické části této bakalářské práce se zaměřujeme na vliv a vývoj automobilového průmyslu ČR v posledních letech, v žádném případě nelze chápat toto průmyslové odvětví pouze jako otázku 21. století. Ba naopak, automobilový průmysl hrál důležitou roli v české ekonomice i v dřívějších dobách. Po mnoho desetiletí byl jedním z klíčových průmyslových odvětví jak z hlediska svého podílu na celkové průmyslové výrobě, tak z hlediska svého podílu na zaměstnanosti v průmyslové výrobě. (Pavlínek, 2008, s. 34)

Pro pochopení dnešního stavu automobilového průmyslu je nutné dívat se zpět do minulosti mnohem dále, než jen deset let. Ideálně na úplný začátek, který sahá až do posledních let 19. století.

2.1 Počátky automobilového průmyslu v českých zemích

Český automobilový průmysl je jedním z nejstarších v Evropě. Už v roce 1889 byl v tehdejší Rakousku-Uhersku vyroben první automobil. Jednalo se o tzv. Marcusův automobil, který byl vyroben právě v českých zemích, konkrétně v Adamově nedaleko Brna.⁴ První sériově vyráběný automobil spatřil světlo světa hned několik let poté. Konkrétně v roce 1897, kdy představila společnost Tatra, sídlící v Kopřivnici v Moravskoslezském kraji, automobil Präsident. O rok později vyrobila tatáž společnost první nákladní automobil v českých zemích.⁵ Česko je tak jednou z pouhých šesti zemí, které začaly rozvíjet svůj automobilový průmysl v posledním desetiletí 19. století (spolu s Německem, Francií, Itálií, Velkou Británií a Spojenými státy americkými). (Pavlínek, 2008, s. 34)

K širšímu rozvoji však došlo až na počátku 20. století, kdy společnost Laurin & Klement, tehdejší výrobce jízdních kol a motocyklů, představila svůj první automobil. V květnu 1906 vyjel z továrny v Mladé Boleslavi 2. typ automobilu této společnosti, kterého se v následujících třech letech prodalo v té době neuvěřitelných 250 kusů. (Kožíšek P., Králík J., 1995a, s. 51) V roce 1907 vznikly na našem území dvě nové společnosti zabývající se výrobou automobilů, firmy Praga a RAF. Roku 1913 začala vyrábět automobily také společnost Waltr. (Pavlínek 2008, s. 34) V této době měla na našem trhu dominantní postavení společnost Laurin & Klement, která měla velice dobré

⁴ FINANČNÍ NOVINY. *1. automobil v R-U*

⁵ TATRA, a.s. *1. sériově vyráběný automobil v českých zemích.*

jméno i ve zbytku světa. Krátce před 1. světovou válkou měla pobočky ve spoustě zemí světa a orientovala se silně na export do zahraničí, což bylo způsobeno poměrně malým domácím trhem. (Kožíšek P., Králík J., 1995a, s. 86) První větší problémy českého automobilového průmyslu přinesla 1. světová válka.

2.2 1. světová válka a její vliv na automobilový průmysl

První světová válka byla pro český automobilový průmysl obrovskou ránou. Naprosto zásadním problémem byly odvody na frontu, a tím pochopitelně odliv pracovních sil, odborníků a zaškolených pracovníků. Automobilové společnosti byly pod tlakem a pod hrozbou krachu nuceny přeorientovat svou výrobu pro válečné účely, což mimo jiné také pomohlo ochránit jejich pracovníky před frontou. Například již zmiňovaný tahoun automobilového průmyslu u nás, akciová společnost Laurin & Klement, musela začít vyrábět granáty, aby se zachránila před krachem kvůli malému počtu zaměstnanců. Na druhé straně tyto společnosti našly velice dobrou náhradu právě ve výrobě a dodávkách vojenského materiálu rakouské armádě, a tím si zajistily přežití. Paradoxně například společnosti Laurin & Klement tento tah pomohl a továrna v Mladé Boleslavi za války rostla, a to jak velikostí, tak počtem zaměstnanců. (Kožíšek P., Králík J., 1995a, s. 98) Automobilový průmysl ovšem válka úplně zničit nemohla, zcela pochopitelně ho bylo potřeba pro válečné účely. V letech 1914 až 1918 tedy automobilový průmysl existoval, pouze se poněkud pozměnila výroba a poptávka byla citelně menší než před válkou. Osobní automobily, které dominovaly předválečné výrobě, ustoupily do pozadí. Výroba se orientovala převážně na frontu, ať už šlo o nákladní vozy nebo ambulance. Velice populární byly také motorové pluhy, které se využívaly nejen tam, kde armáda zrekvírovala tažná zvířata, ale také na frontě pro tahání děl a těžkých mechanismů. (Kožíšek P., Králík J., 1995a, s. 100)

Když válka v listopadu 1918 skončila a Rakousko-Uhersko se rozpadlo, „domácí automobilový průmysl se nacházel ve velmi špatné situaci. Hospodářský systém byl zcela rozvrácen, rozpadem monarchie došlo k zásadnímu omezení tradičních odbytišť. Předválečný trh neexistoval. Mezinárodní obchod se stal zcela nepřehledným, staré vztahy zpřetrhány, mezinárodní doprava téměř žádná, pracně budované zahraniční zastoupení a sklady byly dávnou minulostí.“ (Kožíšek P., Králík J., 1995a, s. 103)

Mimo jiné zanikl ruský trh, který byl pro český export v automobilovém průmyslu klíčový. Stejně tak ztratily české automobilky trh anglický, italský, australský

a japonský. „V průběhu války byla většina motorových vozidel zrekvírována rakouskou armádou pro potřeby bojišť a na území ČSR se již nevrátila. Mladý stát musel navíc okamžitě po svém vzniku vojensky intervenovat na Těšínsku a zejména na neklidném východě republiky proti Maďarsku. Provoz motorových vozidel proto nadále podléhal vojenským předpisům a omezením, automobilky spadaly pod vojenskou kontrolu a dokonce další soukromé automobily rekvírovala armáda. Ke zlepšení situace docházelo jen velmi pomalu. Až v lednu 1921 uvolnila vláda prodej benzínu a teprve 4. března téhož roku bylo zrušeno vládní nařízení, podle něhož se až do té doby zásadně omezovala jízda soukromými automobily.“ (Kožíšek P., Králík J., 1995a, s. 103)

Tím však problémy pro automobilový průmysl zdaleka nekončily. „Nová demokratická společnost obecně automobilu nepřála, byl až příliš často považován za nemravný asociální luxus, který je nutno maximálně daňově zatížit. Počátek 20. let tak byl i počátkem dlouhé řady legislativních předpisů a norem, které po celou dobu první republiky dusily rozvoj motorismu a mnohdy měly přímo prohibitivní charakter a účinky. Daň z přepychu, vysoké zdanění pohonných hmot, obecní dávky z držení automobilu, mýta, dlažebné a omezující dopravní předpisy přispěly k tomu, že v ČSR se v té době automobily téměř nekupovaly. V polovině roku 1921 bylo na celém území ČSR pouze 4332 osobních a nákladních automobilů, jeden vůz tedy připadal na 3138 obyvatel. Republika stála v motorizaci na 51. místě na světě a na 14. místě mezi evropskými státy. Pro srovnání: v USA připadal v té době jeden automobil na 11 obyvatel.

Samostatnou kapitolou byla cla. Nízká cla znamenají sice levné automobily pro zákazníky, ale velmi tvrdou konkurenci pro domácí výrobce. V ČSR činilo clo na osobní automobily 45% z jejich ceny, což se domácím výrobcům nezdálo být dostatečné. V domácích automobilkách za svůj stěžejní úkol považovali uzákonění cel vyšších, obvyklých ve většině evropských zemí. Snahu o prosazení vysokých cel lze lépe pochopit v širším kontextu tehdejšího zahraničního obchodu. Zatímco v okolních státech, zejména v Německu a Rakousku, chránili celními bariérami svůj automobilový průmysl, seč jim síly stačily, dosáhl podíl dovezených automobilů na našem domácím trhu téměř 50%. Za prvních 9 měsíců roku 1920 bylo z Německa vyvezeno 15850 vozů a dovezeno jen 275. Ve stejném období bylo do Rakouska dovezeno 341, zatímco rakouské továrny exportovaly 2257 vozů. Do ČSR se ve stejné době dovezlo 660 zahraničních aut, jen 13

vozů domácích značek však bylo vyvezeno do ciziny.“ (Kožíšek P., Králík J., 1995a, s. 104 – 105)

Krise automobilového průmyslu tedy způsobila, že české automobilky musely bojovat o své přežití i po konci války. A dokonce pro ně byla situace ještě horší než za války. Každá společnost to řešila po svém, například kopřivnické Tatře pomáhala zůstat nad vodou výroba železničních vagonů, Laurin & Klement naproti tomu prorazil s výrobou motorových pluhů, které už před válkou dodával do tehdejšího carského Ruska. Po válce bylo hlavní odbytiště tohoto artiklu ve Francii, kde měly za úkol zkultivovat válkou zpustošenou krajinu. (Kožíšek P., Králík J., 1995a, s. 106)

2.3 První republika a světová hospodářská krize

Schejbal (1994, s. 13) uvádí: *„Přestože bylo Československo citelně postiženo světovou krizí, jeho lehký i těžký průmysl zaznamenal v období mezi válkami značný rozvoj, jak pokud jde o objem výroby, tak pokud jde o přístup na světové trhy.*“ Výjimkou nebyl ani automobilový průmysl.

„Od roku 1923 se situace výrobců a hlavně zákazníků začala zlepšovat. Přicházela všeobecná hospodářská konjunktura, pod tlakem výrobců a pomalu se rozšiřující motoristické veřejnosti docházelo k postupným pozitivním změnám i v oblasti legislativy. Na přijatelnou výši byla sjednocena obecní dávka, závislá dosud na úvaze místních radních. Cena benzínu se snížila zhruba o 20%, od roku 1924 podléhaly přepychové dani už jen automobily střední a vyšší třídy. Pomalu se dařilo ceny automobilů snižovat, zlepšoval se i vývoz do Polska, Maďarska, a dokonce i do sovětského Ruska. Přesto se v té době celková roční produkce domácího automobilového průmyslu odhadovala na pouhých 1000 automobilů.“ (Kožíšek P., Králík J., 1995a, s. 115) Toto číslo je ovšem nutné vysvětlit. Nelze říci, že malý počet vyrobených automobilů by byl způsobený jen poválečnou situací, ačkoli i ta měla svůj podstatný vliv. Tehdejší střeoevropský trh se například s americkým vůbec nedal srovnávat. Zatímco v USA už fungovala velkosériová produkce omezeného počtu typů vozidel, situace na československém trhu toto nedovolovala, naopak vyžadovala co nejširší škálu výrobců. Dalo by se říct, že vozy se v té době šily tzv. na míru. (Kožíšek P., Králík J., 1995a, s. 76) Tato skutečnost způsobovala, že vozy na našem trhu byly až 2x dražší než v západní Evropě a 4x dražší než vozy v USA. Už pouze tento fakt svědčil o nutnosti chránit československý automobilový trh vysokými dovozními cly.

(Pavlínek, 2008, s. 34) V případě, že by se trh otevřel zahraniční konkurenci, pravděpodobně by většina domácích automobilových výrobců velmi brzy zanikla. Tato ochranná politika státu však byla značně krátkozraká a pouze dále prohlubovala problém a konzervovala málo efektivní způsoby výroby, jelikož středně situované vrstvy společnosti si nemohly dovolit drahý automobil vyrobený v Československu a levnějším zahraničním společností omezovaly vstup na trh státní zásahy. To logicky vedlo k nízkému počtu vyráběných vozů, a to i přesto, že v roce 1923 vstoupil na trh nový výrobce, Zbrojovka Brno. Bylo očividné, že pouze velkosériová výroba mohla automobily skutečně zlevnit a umožnit tak jejich nákup středně situovaným vrstvám společnosti. (Kožíšek P., Králík J., 1995b, s. 17) Tento fakt si uvědomoval i předválečný tahoun automobilového průmyslu, společnost Laurin & Klement, která v té době začínala ztrácet dech a propadla se až na 3. místo na domácím trhu. V červnu roku 1925 tak došlo k fúzi a společnost převzala továrna Škoda. Už v roce 1930 došlo ve Škodovce ke spuštění pásové výroby, což bylo prvním krokem ke zlevnění československých automobilů a ke zvýšení jejich dostupnosti pro střední vrstvy. (Kožíšek P., Králík J., 1995b, s. 18)

Výrobní trendy v automobilovém průmyslu 1. republiky byly charakteristické velkými výkyvy. Na sklonku 20. let československá automobilová výroba rychle rostla. V roce 1928 se v republice vyrobilo celkem 14 tisíc automobilů, což bylo oproti roku 1927 o 40% více. Poměr dovozu klesl za dva roky v letech 1927 – 1929 o 10%, naproti tomu se slibně rozvíjel export. V roce 1927 vyvezly automobilky 932 vozů, o rok později to bylo už 1 550 vozů, tedy o 66% více. Mezi hlavními odběrateli bylo Rakousko, Polsko, Maďarsko, Jugoslávie a Rumunsko. V roce 1929 navíc začala s výrobou automobilů další československá automobilka, společnost Aero.

Rok 1929 byl sice prvním rokem světové hospodářské krize, ta se ale na domácím automobilovém trhu zatím nijak neprojevila. Na začátku roku 1930 bylo v zemi registrováno 100 000 motorových vozidel, z toho bylo 41 020 automobilů osobních. Stupeň motorizace tedy dosáhl hodnoty 1:147 neboli na 147 obyvatel tehdejšího ČSR připadal jeden vůz. Pak se ovšem naplno projevíly dopady hospodářské krize a automobilový průmysl zasáhla rána, ze které se vzpamatoval prakticky až do války, řada společností se nevzpamatovala vůbec. Továrny začaly ve velkém propouštět své zaměstnance. Dopad na automobilový průmysl byl o to silnější, že stále ještě přetrvával vcelku rozšířený názor, že vlastnit osobní vůz je hříšný luxus a že na

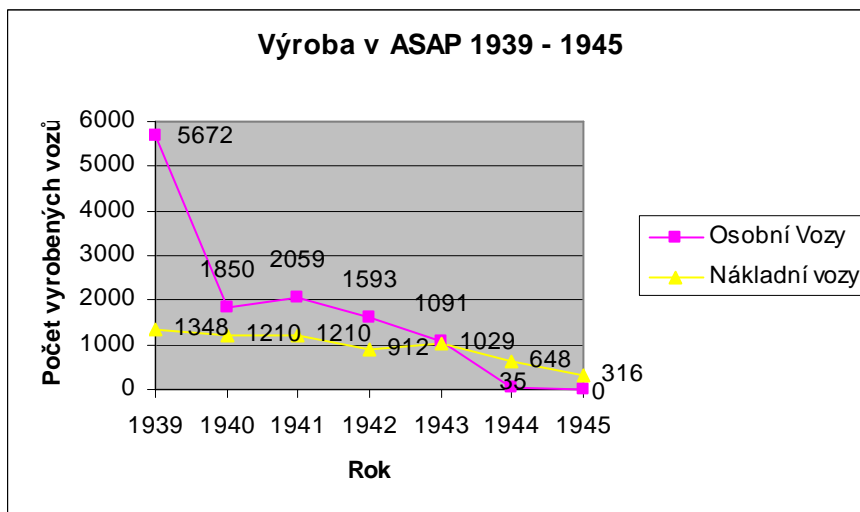
automobilu si může stát spravit rozpočet. Tento názor opět rozšířil dlužné, mostné a mýtné. Došlo ke zvýšení ceny benzínu, který se navíc musel nově mísit s lihem, takže spotřeba stoupla o 10%. V závěru roku 1932 byla automobilová doprava u nás označena za viníka, který odčerpává zakázky a zákazníky státní železnici. Tento závěr vedl ke zdanění motorových vozidel ve veřejných službách nevídanou měrou. K tomu se přidala silniční daň a pojištění. Tyto sumy byly natolik závratné, že tisíce autodopravců přerušily svou činnost. Jen v hlavním městě takto přišlo o práci 700 taxikářů. V Brně odstavila během 4 měsíců svůj automobil 1/3 majitelů, takže v dubnu jich tam jezdilo tolik, jako v roce 1928. Dopad zmíněného zákona byl doslova katastrofální. V roce 1933 se prakticky zastavila výroba autobusů. Prodej vozů poklesl o 39% během dvou let. V roce 1931 se prodalo 14 616 vozů, v roce 1933 to bylo už pouze 8 930. Téhož roku (1933) bylo odhlášeno z provozu téměř 15 000 vozů. Tisíce lidí zaměstnaných v odvětví automobilového průmyslu a blízkých oborů přišlo o práci, silniční doprava prořídla a ve městech se dokonce opět objevily dvoukolé dřevěné káry. (Kožíšek P., Králík J., 1995b, s. 30 – 31)

Krise však netrvala věčně a časem začala ustupovat. Ve 2. polovině 30. let se tedy začal československý automobilový průmysl opět zvedat. Rostla výroba i export. Výroba osobních automobilů dosáhla před válkou, v roce 1938, necelých 14 000 osobních automobilů a 4 800 nákladních automobilů. Pak bylo ovšem Československo obsazeno Německem a vše bylo opět jinak. (Pavlínek, 2008, s. 35)

2.4 2. světová válka a její vliv na automobilový průmysl ČSR

Během 2. světové války byl automobilový průmysl u nás silně poznamenán válečnými událostmi. Ve většině automobilek byla výroba úplně zastavena a podřízena vojenským potřebám. Už v roce 1939 klesl počet vyrobených osobních vozů na 11 000, nákladních pak na 4000. (Drobný E., Minářík S., 1985, s. 5) Postupem let tento počet klesal čím dál tím více. Jako příklad lze uvést počty vyrobených osobních a nákladních vozů předválečného tahouna československého automobilového průmyslu, společnosti ASAP.

Graf č. 1 Výroba v ASAP 1939 – 1945



Zdroj: Vlastní zpracování, zpracováno podle (Kožíšek P., Králík J., 1995b)

Data z roku 1945 zachycují pouze stav od 1. ledna 1945 do kapitulace Německa 7. května 1945. Jak je pak na grafu jasně vidět, ihned po okupaci našeho území došlo k prudkému poklesu výroby osobních vozů. Tento pokles trval až do konce války, kdy nebyl v ASAP od začátku roku 1945 do osvobození ČSR vyroben ani jeden osobní vůz. Výroba nákladních vozů se během války držela na poměrně stejné úrovni jako v roce 1939, tam nastal větší pokles až v posledních dvou letech války.

Nízký počet vyráběných osobních vozů ovlivnil mimo jiné i fakt, že už od prosince roku 1939 bylo potřeba dostat k jízdě autem povolení, a tím si rozhodně nemohl být jistý každý. Stejně tak jako během první světové války, i během té druhé se velmi rychle objevil zákaz prodeje benzínu. Místo benzínu a nafty se používal k pohonu motorových vozidel svítíplyn, dřevoplyn, dřevouhelný plyn, zkapalněné plyny a acetylén. Další ránou bylo úřední zabavování motorových vozidel. Za okupace bylo zabaveno přibližně 23 500 automobilů a 25 000 motocyklů.

Na konci války přišla pro automobilový průmysl další těžká rána – bombardování. V březnu 1945 byla americkými letadly téměř zničena pražská automobilka Praga. V jednom z posledních dní bojů, 9. května, byla bombardována mladoboleslavská automobilka ustupujícími Němci. Bombardování se nevyhnulo ani automobilce Aero. Naopak třeba kopřivnická Tatra a Jawa přečkaly válku víceméně nepoškozené.

Sotva válka skončila, začaly se objevovat vozy tajně vyráběné během války. Československé automobilky se pokoušely nastartovat výrobu pokud možno okamžitě

po ukončení bojů. Přesto byly i takové, které se po válce již k výrobě automobilů nevrátily, například prostějovský Wikov. (Kuba, 1986, s. 273 – 275)

2.5 Poválečná léta a období socialismu

Situace po 2. světové válce byla v mnoha ohledech lepší než po té první. Přinejmenším byla silná poptávka po nových osobních i užitkových vozech a to jak v tuzemsku, tak v zahraničí. Perspektivy automobilového průmyslu se tedy zdály být poměrně slibné. Až do konce roku 1945, konkrétně do října, kdy došlo ke znárodnění velkých továren na našem území a postupně byly zaváděny metody centrálního plánování. Na konci roku 1945 rozhodlo ministerstvo průmyslu, že v ČSR budou vyráběny pouze dva druhy osobních automobilů. Bylo také rozhodnuto o dělbě práce, podle které se měly ve společnostech Aero, Praga a Avia vyrábět pouze nákladní vozy, v Tatře byla na prvním místě výroba nákladních vozů, ale mohla si ponechat i výrobu velkých osobních automobilů. Výroba malých osobních automobilů pro nejširší vrstvy připadla AZNP v Mladé Boleslavi. V roce 1946 byla pak založena společnost Zetor, která měla na starost výrobu traktorů a v roce 1951 LIAZ, která dostala na starost výrobu nákladních vozů. (Kožíšek P., Králík J., 1995b, s. 81 – 83) V důsledku těchto změn hospodářská soutěž v automobilovém průmyslu ČSR prakticky zmizela. Další ránou pro automobilový průmysl těsně po válce byl nedostatek pneumatik. Tento nedostatek byl tak katastrofální, že ovlivňoval kompletaci v továrnách. Veřejná kritika neschopnosti úředníků zajistit suroviny na jejich výrobu nebo hotové výrobky vedla sice k řešení, ovšem ne zrovna šťastnému. Všechny národní výbory dostaly nařízení omezit provoz automobilů o 30% a motocyklů o 50%. Majitelům se odebraly technické průkazy od jejich vozidel a v té době povinné povolení k jízdě. (Kuba, 1986, s. 276) Tímto svérázným způsobem byl problém s nedostatkem pneumatik v ČSR vyřešen.

Po únorovém převratu v roce 1948 se stali odborníci a manažeři v automobilovém průmyslu nadbytečnými. Místo nich začaly o všem zcela rozhodovat politické sekretariáty, komise, výbory a stranické schůze. (Kožíšek P., Králík J., 1995b, s. 91) Jedním z nejdůležitějších prvních rozhodnutí bylo vytvořit domácí dodavatelskou síť v automobilovém průmyslu a omezit tak závislost na dovozu ze zahraničí. V roce 1955 bylo v ČSR 11 různých výrobců automobilových součástek, kteří dodávali 90% domácích dílů pro motorová vozidla. V porovnání s pouze 15% poskytnutými tuzemskými dodavateli před 2. světovou válkou to byl samozřejmě obrovský růst,

nicméně domácí komponenty byly obvykle nižší kvality v porovnání s výrobky dovezenými ze západní Evropy.

Počátek studené války a zavedení stalinistických hospodářských politik v ČSR na počátku 50. let vedly k prudkému poklesu výroby osobních automobilů. Podle statistik se ve dvanáctimilionovém státě prodalo v roce 1952 jen 3553 os. automobilů, avšak pouze 53 soukromým osobám, ostatní byly určeny socialistickým podnikům, státním organizacím, armádě a vojsku. (Králík, 2001, s. 63) Výroba autobusů, motocyklů a traktorů také klesla. Ve stejné době se výroba nákladních automobilů více než zdvojnásobila. V letech 1952 – 1954 bylo vyrobeno více nákladních aut než osobních. Pokles výroby osobních automobilů v tomto období byl způsoben třemi hlavními faktory:

- 1) Vláda rozhodla v roce 1950 reorganizovat výrobu automobilů. Výroba velkých osobních automobilů byla v roce 1951 přesunuta z Kopřivnice do Mladé Boleslavi, aby se uvolnily výrobní kapacity pro výrobu nákladních vozů v závodě Tatra. Převod výroby a fakt, že modely Tatry byly zcela odlišné od modelů mladoboleslavských, vedly k dramatickému poklesu kvality a přispěly k poklesu výroby.
- 2) Druhým faktorem byla militarizace ekonomiky a částečný přechod od výroby osobních automobilů na produkci armádních vozidel.
- 3) A konečně, politika vládních investic se téměř výhradně orientovala na těžký průmysl a vojenskou výrobu. To pochopitelně vylučovalo jakékoli podstatné investice do výroby osobních automobilů, což byl nezbytný předpoklad jeho modernizace.

Oživení výroby os. automobilů začalo v roce 1955. Na konci 50. let a v 60. letech výroba prudce rostla. Tento růst byl především důsledkem nového výrobního závodu s roční kapacitou 120 000 osobních automobilů postavených ve Škoda Mladá Boleslav mezi roky 1960 a 1964. Tempo růstu však postupně během 70. let ustupovalo a v 80. letech stagnovalo. Celkově od 80. let začala ve výrobě os. automobilů, nákladních automobilů, traktorů a autobusů stagnace a pokles ve výrobě. (Pavlínek, 2008, s. 50 – 51) Vývoj výroby osobních a nákladních automobilů, traktorů a autobusů v letech 1948 – 1989 zachycují grafy č. 2 – 5, které lze najít v přílohách.

Další velice důležitý faktor, který ovlivňoval nejen výrobu, ale také odbyt v automobilovém průmyslu, bylo členství ČSR v RVHP od ledna 1949. Členství v RVHP vedlo k rychlé změně obchodní orientace z rozvinutějších a konkurenceschopnějších západních trhů na trhy střední a východní Evropy. Zatímco v letech 1946 – 1947 bylo 80% československého zahraničního obchodu realizováno na západních trzích, v roce 1953 to bylo už pouze 20%. RVHP kladla důraz nejen na spolupráci svých členů, ale také na specializaci v rámci východního bloku. Co se automobilového průmyslu týče, mělo ČSR za úkol vyrábět osobní automobily, těžké silniční nákladní vozy, dálkové autobusy a motocykly. V roce 1978 byla ČSSR také přidělena výroba nákladních automobilů na odvoz odpadků. Tato rozhodnutí často ignorovala samotné možnosti a kapacity domácího automobilového průmyslu. Příkladem může být případ, kdy společnost MOTOR JIKOV musela odmítnout dodávku 600 000 karburátorů do Sovětského svazu. Podobně i společnost Praga byla nucena odmítnout řadu příkazů RVHP. Tyto problémy nemělo pouze Československo, podobný problém zažívaly i ostatní země. Například Bulharsko, kterému byla přidělena výroba autobaterií pro potřeby celé RVHP. V důsledku toho zastavilo Československo svou vlastní výrobu, nicméně záhy bylo nuceno tuto výrobu opět zahájit, protože Bulharsko nebylo schopno svým závazkům dostát a dodávat autobaterie všem členům RVHP. I toto je zdárný příklad toho, že RVHP často nehleděla na možnosti svých členů a tento direktivní styl rozhodování byl velmi neefektivní. (Pavlínek, 2008, s. 46 – 49)

Jak bylo již zmíněno, členství v RVHP ovlivňovalo nejen naši výrobu, ale také export. Přeorientování se ze západních trhů na východní počátkem 50. letech již bylo zmíněno. Východní blok, jako náš hlavní obchodní partner, měl jednu obrovskou výhodu pro výrobce – poptávka prudce převyšovala nabídku, a tudíž vše, co se vyrobilo, se také snadno prodalo. Naše automobilová výroba byla silně závislá na exportu. V 70. a 80. letech jsme většinu své produkce vyváželi. Zatímco vývoz osobních automobilů na středoevropské a východoevropské trhy soustavně klesal, vývoz nákladních automobilů byl na těchto trzích v 70. a 80. letech stále závislý. Do těchto lokalit se vyváželo přes 90% z celkového československého exportu nákladních vozů. Traktorů mířila na středoevropské a východoevropské trhy téměř polovina našeho vývozu, export osobních vozů však začal čím dál tím více tíhnout směrem na Západ. Toto můžeme vidět v tabulce č. 1.

Tabulka č. 1 Procentuelní rozdělení exportu dopravních prostředků do socialistických a kapitalistických zemí v letech 1970 – 1989

Rok	Osobní vozy		Nákladní vozy		Traktory	
	Východní země	Západní země	Východní země	Západní země	Východní země	Západní země
1970	77,2	22,8	91,4	8,6	50,1	49,9
1975	66,6	33,4	93,3	6,7	40,4	59,6
1980	73,2	26,8	90,6	9,4	48,7	51,3
1985	46,1	53,9	92,1	7,9	67,8	32,2
1989	32,0	68,0	96,2	3,8	53,4	46,6

Zdroj: Vlastní zpracování, zpracováno podle (Pavlínek, 2008, s. 56)

Tabulka č. 2 (viz příloha E) pak jasně ukazuje posun v československém vývozu osobních vozů firmy Škoda z Východu na Západ. Zatímco v letech 1966 a 1970 tvořily Jugoslávie a východní Německo 48% všech exportovaných vozů společnosti Škoda, v letech 1986 – 1990 tvoří tyto dvě země pouze 6%. Zároveň sílil vývoz do západního Německa a do Velké Británie. V roce 1989 směřovalo 68% vývozu na Západ, zatímco pouze 32% na Východ. V roce 1970 to bylo ještě pouze 23% na Západ a 77% na Východ. Tato změna vedla mimo jiné k tomu, že vozy Škoda byly vystaveny silnější západní konkurenci.

Naprosto odlišná situace byla v exportu nákladních automobilů, kde byla silná závislost na SSSR až do konce 80. let. Společně s Polskem, Bulharskem a východním Německem tvořila SSSR 70% našeho exportu nákladních vozů. Tento fakt dokládá tabulka č. 3. (viz příloha F).

Autobusová výroba byla převážně zaměřená na domácí trh a vyváželo se jen nepatrné množství, z toho drtivá většina do Bulharska a Rumunska.

Pokud jde o traktory, ty byly exportovány po celém světě, včetně západních zemí. V 80. letech bylo zhruba 20% vyvezeno do Iráku, dalších téměř 20% pak do Polska. Traktory byly dále vyváženy do Francie, Velké Británie, Finska, Irska a Japonska. Stejně jako osobní automobily byly i traktory vystavovány silnější západní konkurenci a měly tak větší šanci na přežití v konkurenčním prostředí po roce 1990.

Výroba autodílů byla zaměřena na domácí trh. Export byl velmi malý ve srovnání s exportem hotových automobilů. Převážná většina vývozu směřovala do střední a východní Evropy. (Pavlínek, 2008, s. 54 – 59)

2.6 90. léta 20. století

V 90. letech 20. století došlo k otevření českého trhu zahraničními trhy, na to ovšem nebyl český automobilový průmysl zcela připraven. Jak bylo zmíněno

v předchozí kapitole, zatímco výroba osobních vozů byla v 80. letech zaměřena směrem na Západ a setkávala se tak se silnou západní konkurencí, výroba nákladních vozů spoléhala stále na východní trhy, kde byla konkurence téměř nulová. Čeští výrobci nákladních vozů tak byli po roce 1989 pod obrovským konkurenčním tlakem, kterému nedokázali čelit. Příliš situaci nepomáhal ani nezkušený management podniků, který byl spojen s vládnoucí stranou a byl zcela nepřipraven na tržní podmínky. (Žídek, 2006, s. 219)

V minulé kapitole často zmiňovaná společnost Škoda je rozhodně nejlepším příkladem úspěšné transformace v našem automobilovém průmyslu. Společnost byla stejně jako ostatní automobilky značně zadlužená a potřebovala nutně investice. Tato nepříliš dobrá situace se ovšem vyřešila už na začátku roku 1991, kdy se Škoda stala součástí koncernu Volkswagen Group.

Podstatně hůř se vyvíjela situace ve výrobě nákladních vozů, ve které se daly sledovat určité velice nepříznivé jevy, jako:

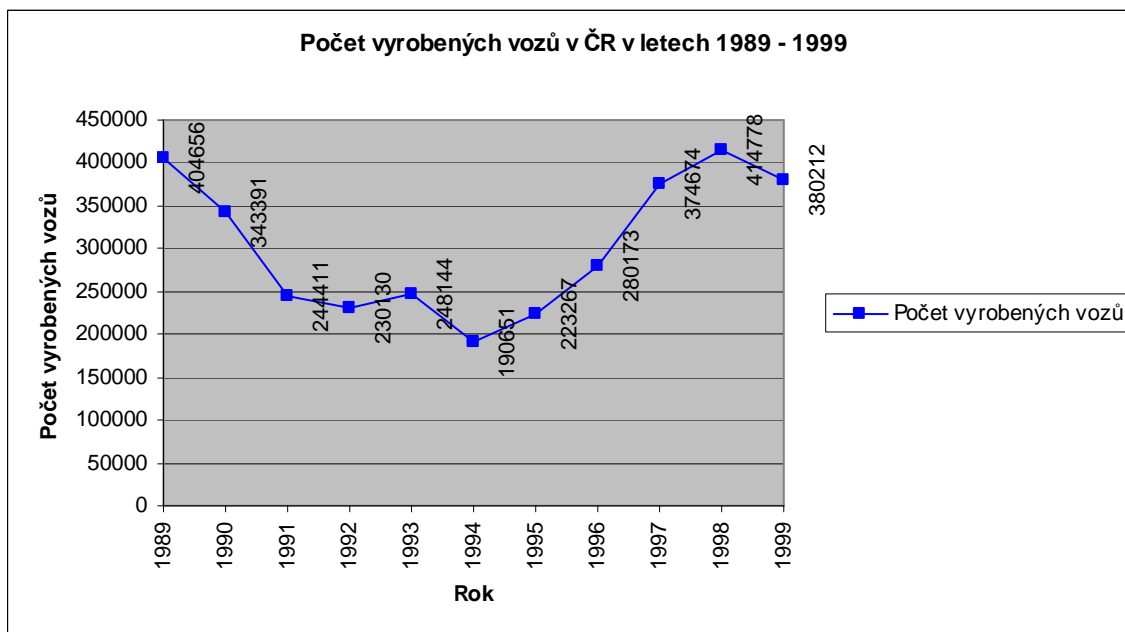
- pasivní přístup k restrukturalizaci
- udržování starého předprivatizačního systému
- maximalizace zisku pro management
- růst dluhů
- orientace na krátkodobé cíle.

Například ve společnosti Tatra vedly tyto jevy vedle ztráty východních trhů k prudkému poklesu výroby. Konkrétně v Tatře byla dalším faktorem i přílišná hrdost na značku a s tím spojený odmítavý postoj ke sloučení s některou silnější zahraniční společností. Tatra se z této krize nedokázala dostat ani za celých deset let. V roce 1999 byl například zaveden čtyřdenní pracovní týden. Podobné problémy měla také společnost Avia, kde prudce klesla výroba a společnosti hrozil bankrot. V roce 1995 však společnost koupila jihokorejská firma Daewoo, čímž byla krize zažehnána. Obdobné problémy měla také společnost LIAZ, která však nakonec v roce 2003 definitivně zkrachovala. (Pavlínek, 2008, s. 143)

Celkově pro český automobilový průmysl nebyla 90. léta 20. století nijak lehká. Výroba po roce 1989 zažívala neustálý pokles, který dosáhl svého pomyslného dna v roce 1994, kdy představoval pokles oproti roku 1989 těžce uvěřitelných 53%. Od roku

1994 nastal obrat a výroba začala opět růst, přesto však dosáhla úrovně z roku 1989 až téměř po deseti letech, roku 1998. Počet vyrobených vozů na území České republiky v letech 1989 – 1999 zachycuje graf č. 6:

Graf č. 2 Počet vyrobených vozů v České republice v letech 1989 – 1999



Zdroj: AutoSAP, 2000; vlastní zpracování

I přes tento nepříliš příznivý jev nelze označit 90. léta jako období pro český automobilový průmysl špatné. Přišel konec centrálního plánování v automobilovém průmyslu a konec striktní orientace na konkrétní trhy. Značně se zvýšila nabídka a s tím i požadavky na kvalitu vyráběných vozů. Výrobu už neurčovaly plány, ale poptávka. Český automobilový průmysl vstoupil do nové éry. Co tato změna znamenala pro náš stát, naši ekonomiku a naše obyvatelstvo, se pokusíme osvětlit v praktické části této práce.

Praktická část

3 Východiska praktické části

V praktické části této práce se pokusíme zachytit, jaký vliv mělo a má odvětví automobilového průmyslu na ekonomiku České republiky od počátku 21. století do současnosti. Hlavními zkoumanými faktory bude výroba, export, import, zaměstnanost a mzdy v automobilovém průmyslu. Než se však pustíme do zkoumání vlivu tohoto odvětví na naši ekonomiku, bude vhodné se naposledy podívat do 90. let minulého století. Pro náš automobilový průmysl byl pád komunismu a následná restrukturalizace jedním z nejdůležitějších milníků. Bez diskuse vývoj v 90. letech značně předznamenal vývoj dnešní. Shrnutí základních vlivů působících na automobilový průmysl České republiky v 90. letech minulého století bylo již uvedeno v teoretické části této práce. Nyní se pokusíme zaměřit trochu hlouběji na zmíněný vývoj v 90. letech, kde se budeme snažit vypozařovat souvislosti mezi výrobou automobilů na území ČR, tehdejší stavem ekonomiky a zahraničním obchodem v této oblasti. Díky tomu bychom měli být schopni vypozařovat, do jaké míry a hlavně jak rychle si dokázal poradit náš automobilový průmysl s přechodem z východních trhů na trhy západní. Dále se pokusíme z konkrétních dat a čísel vysledovat trendy a hlavní změny v automobilovém průmyslu v 90. letech. Při analyzování vývoje v posledním desetiletí se pak budeme moci o tato fakta opírat. Bylo by přinejmenším značně matoucí shrnout situaci tak, že v 90. letech minulého století byl automobilový průmysl v krizi a následně začít psát o dnešním automobilovém průmyslu, který už tuto krizi dávno překonal a který je jedním z tahounů české ekonomiky. Právě tuto „informační propast“ se pokusíme vyplnit na několika následujících stranách.

Na závěr této kapitoly je ještě nutné uvést na pravou míru otázku týkající se zdroje dat. V kapitolách 3.2.1 – 3.2.7, a stejně tak v kapitole 3.3, budou velmi často uváděna data získaná od ČSÚ. Konkrétně se to týká tabulek č. 4 – 10 a grafů číslo 7 a 8. Tato data jsme pro lepší přehlednost setřídili a rozdělili na jednotlivé roky, počítaje rokem 1993 a konče rokem 1999. Navíc jsou data rozdělena na export automobilového průmyslu ČR a import automobilového průmyslu ČR. Tato data však nelze uvést v přílohách, vzhledem k jejich obrovskému rozsahu, který by byl nakonec větší než celý

zbytek této práce. Proto byla tato data uložena na internetu, kde jsou volně přístupná k nahlédnutí.⁶

3.1 Nástin vývoje automobilového průmyslu ČR v 90. letech 20. století

Pokud se ještě jednou podíváme na graf č. 6, nikoho už jistě nemůže překvapit, že docházelo na počátku 90. let k tak prudkému poklesu ve výrobě dopravních prostředků na našem území. Přinejmenším nikoho, kdo předtím četl teoretickou část této práce. Proč však produkce v našem automobilovém průmyslu zaznamenávala takové výkyvy po celé desetiletí následující po pádu komunismu už nemusí být zcela zjevné. Připsat vše pouze odklonu z Východu na Západ a s tím spojeným oslabením exportu, by mohlo být snadné, ale rozhodně by to nemuselo být úplně správné. A právě tomuto problému se budeme nyní věnovat. Co tedy stálo za takovými výkyvy ve výrobě, které přetrvávaly celé desetiletí po sametové revoluci?

Propad v letech 1990 a 1991 byl již nastíněn. Přejít od centrálního plánování k tržní ekonomice a situace kolem výroby nákladních vozů. Vedle těchto faktorů je nutné zmínit fakt, že na počátku 90. let převládaly v komoditní struktuře v rámci dovozu stroje, dopravní prostředky a průmyslové výrobky. (Žídek, 2006, s. 136) I tento fakt poukazuje na nižší poptávku po domácích vozech. Celkově byli pak spotřebitelé z pochopitelných důvodů lačnější spíše po západním zboží, které pro ně bylo něčím novým, přitažlivým, donedávna ještě nedosažitelným a ve spoustě případů i něčím kvalitnějším než zboží české. Velkým, dosud nezmiňným problémem, byla i celková situace československé ekonomiky. Pokud byl tedy pokles v roce 1990 způsoben ztrátou některých východních trhů, v roce 1991 přišla další rána v podobě celkového propadu HDP. V roce 1991 byla změna HDP -11,6%. (Žídek, 2006, s. 105) Je celkem pochopitelné, že v období tak silného hospodářského poklesu rapidně klesá poptávka po luxusním zbožím, zbožím bez kterého se lidé mohou obejít. Mezi tento druh zboží lze automobil jistě zařadit. V tíživé finanční situaci a v období nejistoty napadne zřejmě málokoho jít si koupit nové auto. Ovšem tento pokles netrval dlouho, už v roce 1992 vykázala ekonomika ČSR propad pouze -0,2%. Počet vyrobených vozů v tomto roce sice také poklesl oproti roku předchozímu, ale tento pokles nebyl nijak citelný, dalo by se tedy s mírnou nadsázkou říci, že se výroba udržela na stejné úrovni. Rok 1993 byl

⁶ ČSÚ. *Export automobilového průmyslu České republiky v letech 1993 – 1999.*; ČSÚ. *Import automobilového průmyslu České republiky v letech 1993 – 1999.*

rokem překonání „transformační recese“, HDP poprvé od svržení starého režimu nabylo kladných čísel a stejně tak výroba v automobilovém průmyslu stoupla. Začala růst poptávka a česká ekonomika zažívala první rok období, které lze nazvat tzv. boomem. (Žídek, 2006, s. 211) Do této doby automobilový průmysl věrně kopíroval stav celé ekonomiky našeho státu, v roce 1994 se však objevila první větší nesrovnalost.

Jak je na grafu č. 6 vidět, výroba automobilů v roce 1994 opět prudce klesla a to i navzdory tomu, že celkově v té době ekonomika ČR vzrostla. Hlavním důvodem byly rozpad Československa a prudký příliv ojetých vozů z Německa. Žídek (2006, s. 111) uvádí, že rozpad ČSR znamenal vedle nárůstu nejistoty a omezení přílivu zahraničního kapitálu také prudký pokles vzájemného obchodu. Již Kožíšek a Králík (1995b, s. 31) uvádějí, že Slovensko za Českem značně zaostávalo v motorizaci, jsem tedy přesvědčen, že se nemýlím, když z toho vyvodím závěr, že poptávka po vozech na Slovensku byla pro české výrobce velmi důležitá. Rozpad ČSR a s tím spojený pokles poptávky tedy dle mého názoru byly hlavními viníky poklesu výroby v tomto odvětví a to i přesto, že poptávka v ČR díky růstu ekonomiky sílila. Raketový boom české ekonomiky však pomohl tento problém vyřešit poměrně rychle. Domácnosti začaly nakupovat zboží dlouhodobé spotřeby. Nově zaváděné finanční produkty a vzestup bohatství domácností vedl k výraznému růstu celkové domácí poptávky, která se v roce 1995 zvýšila o 13%. Domácnosti začaly kupovat zboží dlouhodobé spotřeby, do čehož samozřejmě patří mimo jiné také automobily. (Žídek, 2006, s. 112) Jak ukazuje graf č. 6, výroba v automobilovém průmyslu skutečně začala růst. Roku 1995 tedy výrobu opět nastartovala domácí poptávka, ačkoli rozhodně nelze přehlédnout i export na Slovensko, který v tomto roce opět posílil. Tento trend se držel až do roku 1997, kdy domácí poptávka rostla dvakrát rychleji než HDP. (Hájek, 1997, s. 9) V roce 1997 se dostala česká ekonomika do recese. Tento fakt měl hned několik faktorů. Jedním z hlavních byla měnová restrikce zavedená v polovině předchozího roku. Dalším byl pokles tempa růstu v Německu a dalších zemích EU v roce 1996. Určitě je nutné zmínit také nepříznivé počasí v lednu 1997, únorovou stávkou na železnici a také nominální zhodnocování koruny od poloviny roku. Obrovská rána pak přišla v podobě červencových záplav. Příčinou krize byl tak pokles investic a hlavně spotřeby. (Žídek, 2006, s. 113 – 114) V roce 1997 byla ještě stále výroba v automobilovém průmyslu vysoká, v roce 1998 však začalo toto tempo klesat. Přesto se však podařilo udržet tempo výroby oproti předešlému roku rostoucí, na což měl pravděpodobně největší vliv růst

zahraničního obchodu, který těžil z oslabení koruny a z oživení v Německu a na Slovensku. (Žídek, 2006, s. 114) Ani export však nedokázal vykompenzovat pokles domácí poptávky, který trval i v roce 1999. Toho roku opět po pěti letech klesla výroba v našem automobilovém průmyslu. Tento fakt poukazuje vedle situace z roku 1995, kdy tuzemská poptávka opět nastartovala výrobu, o silném vlivu domácí poptávky na český automobilový průmysl v 90. letech. Tento silný význam je poměrně novým jevem. Dovolím si tvrdit, že pokud by domácí poptávka klesla třeba i na nulu, v období socialismu by se prakticky nic nedělo a výroba by zřejmě ani nepoklesla, jen by se vše vyvezlo na Východ. Na jednu stranu je pochopitelné, že po rozpadu východního bloku tíhly satelity SSSR na Západ. Je neoddiskutovatelným faktem, že silnější konkurence a vstup na západní trhy zvýšil kvalitu našich vozů, ale na druhé straně si osobně pokládám otázku, zda bylo odříznutí od Východu žádoucí pro náš mezinárodní obchod. Striktní obrat z Východu na Západ napáchal v oblasti automobilového průmyslu velké škody, stejně tak jako kdysi obrat ze Západu na Východ. Obrat ze Západu na Východ přinesl převážně pokles kvality, pokles efektivity, plýtvání zdroji apod., obrat z Východu na Západ přinesl pro změnu pokles odbytu, omezenou zahraniční poptávku a pokles výroby.

3.2 Zahraníční obchod v odvětví automobilového průmyslu v 90. letech

Je všeobecně známým faktem, že česká ekonomika se v 90. letech přeorientovala z Východu na Západ. Každé odvětví naší ekonomiky se s touto změnou vyrovnávalo jinak. Minulé kapitoly ukázaly, že automobilový průmysl měl s touto změnou velké problémy, a to jak v oblasti výroby, tady převážně výroby nákladních vozů, tak v oblasti exportu. Nyní se pokusím ukázat na číslech, jak se v 90. letech měnil český zahraniční obchod v oblasti automobilového průmyslu a jak si tedy automobilový průmysl ČR dokázal s přechodem z Východu na Západ poradit.

3.2.1 Automobilový průmysl ČR v roce 1993

V roce 1993 vykázal automobilový průmysl České republiky vývoz svých výrobků do zahraničí v celkové hodnotě 34,587296 miliard Kč. Celková hodnota dovozu automobilového průmyslu byla naproti tomu 20,152462 miliard Kč s tím, že z celkového dovozu byla hodnota součástí a dílů potřebných pro další výrobu pouze 6,970421 miliardy, neboli 34,59%. Okolo 1/3 dovozu bylo tedy určeno na další výrobu, zbylé 2/3 byly určeny k prodeji na domácím trhu. Tato čísla poukazují na poměrně

vysokou soběstačnost v automobilovém průmyslu České republiky. Jak bylo uvedeno v teoretické části této práce, tato zásluha patří minulému režimu, který se snažil o co největší soběstačnost tehdejšího Československa právě v oblasti automobilového průmyslu.

V následující tabulce je pak uvedeno 10 nejvýznamnějších odběratelů českého automobilového průmyslu v roce 1993, zvláště pro osobní vozy a zvláště pro nákladní vozy.

Tabulka č. 2 Nejdůležitější odběratelé českých osobních a nákladních vozů v roce 1993

Vývoz – osobní vozy		Vývoz – nákladní vozy	
Země	Stat. hodnota CZK(tis.)	Země	Stat. hodnota CZK(tis.)
Německo	3 437 588	Rusko	1 388 996
Slovensko	2 126 777	Čína	1 125 675
Spojené království	1 710 299	Slovensko	1 094 961
Turecko	1 553 510	Německo	1 063 821
Slovinsko	805 994	Sýrie	326 753
Francie	721 682	Turecko	321 208
KLDR	627 697	Izrael	310 035
Čína	620 934	Itálie	151 495
Španělsko	573 305	Maďarsko	139 791
Belgie	509 880	Řecko	134 244

Zdroj: ČSÚ, 1994; vlastní zpracování

Z tabulky můžeme jasně vidět, že český export v automobilovém průmyslu se v roce 1993 sice soustředil převážně na Západ, ale od východních trhů se rozhodně ještě úplně neodtrhl. Export osobních vozů se orientoval na Západ daleko více než export nákladních vozů. V exportu nákladních vozů stále zůstávalo jako naprosto klíčový partner Rusko. V roce 1993 byl navíc export nákladních vozů sice upadající, ale stále poměrně důležitý. Se svou celkovou sumou 7,014084 miliardy Kč se export nákladních vozů na celkovém exportu automobilového průmyslu podílel z 20,28%.

3.2.2 Automobilový průmysl ČR v roce 1994

Rok 1994 byl rokem, kdy se na našem území vyrobilo nejméně vozů od sametové revoluce. Tento rok byl pro automobilový průmysl těžkým nejen z hlediska nízkého počtu vyrobených vozů, ale poklesl i export. Celková hodnota českého vývozu automobilového průmyslu činila 31,484459 miliardy Kč, což představovalo pokles o 8,97% oproti předchozímu roku. Dovoz naproti tomu značně stoupl. Celkový import automobilového průmyslu se rovnal 24,709095 miliardám Kč. Největší nárůst byl u osobních vozů, kde například z Německa bylo dovezeno o 30,53% více osobních vozů

než v roce předchozím. Toto číslo podporuje tvrzení uvedené v kapitole 3.1, kde stojí, že v roce 1994 byla obrovská poptávka po ojetých německých vozech, což vedlo k rozdělení Československa a poklesu vzájemného obchodu vedlo k nejnižšímu počtu vyrobených vozů na našem území od sametové revoluce až dodnes. Tento příval levných vozů z Německa zvýšil podíl dovezených hotových výrobků a snížil tak podíl u dovozu dílů určených do další výroby na 28,08% celkového importu. V tabulce č. 5 můžeme také vidět již zmiňovaný citelný pokles exportu na Slovensko. Nejenže se tato země během jednoho roku propadla ve vývozu osobních vozů z 2. na 4. místo, za povšimnutí ale stojí i to, o jak markantní sumu se propadla. Celkový pokles exportu osobních vozů na Slovensko představoval oproti předchozímu roku 38,72%. U vývozu nákladních vozů na Slovensko došlo také k poklesu, o 22,17%.

Tabulka č. 3 Nejdůležitější odběratelé českých osobních a nákladních vozů v roce 1994

Vývoz – osobní vozy		Vývoz – nákladní vozy	
Země	Stat. hodnota CZK(tis.)	Země	Stat. hodnota CZK(tis.)
Německo	2 824 926	Sýrie	868 970
Spojené království	2 138 842	Slovensko	852 233
Itálie	1 352 670	Čína	850 474
Slovensko	1 303 237	Německo	524 479
Francie	749 785	Rusko	399 507
Dánsko	600 894	Itálie	267 125
Slovensko	506 297	Izrael	239 053
Rakousko	465 572	Maďarsko	234 790
Španělsko	415 957	Kostarika	164 035
Egypt	399 237	Belgie	117 302

Zdroj: ČSÚ, 1995; vlastní zpracování

U vývozu nákladních vozů došlo už na první pohled k poklesu. Hlavním důvodem byl definitivní odklon od Ruska, jakožto našeho do té doby nejdůležitějšího odběratele nákladních vozů. Rusko odebralo v tomto roce výrobky za cenu o přibližně 1 miliardu nižší než v roce předchozím. Nebyla to však pouze otázka Ruska. Celkový vývoz nákladních vozů se snížil. Hodnota exportu nákladních vozů za rok 1994 byla 5,522365 miliard Kč, podíl na celkovém exportu AP klesl téměř o tři procentní body na 17,54%.

3.2.3 Automobilový průmysl ČR v roce 1995

Rok 1995 byl pro zahraniční obchod v oblasti automobilového průmyslu značně příznivější než rok předchozí. Částečně tomu tak bylo díky slovenskému trhu, kam vývoz opět vzrostl, a to dokonce natolik, že předstihl rok 1993. Celková hodnota vývozu automobilového průmyslu byla 40,841270 mld. Kč. Celkový import tohoto

odvětví pak 38,176928 mld. Kč. Tento nenadálý růst importu mělo opět značnou měrou na svědomí Německo a jeho levné ojeté vozy. Příliv osobních vozů z Německa byl meziročně větší o 57,96%. To opět udrželo podíl dovozu dílů potřebných pro další výrobu pod stavem z roku 1993, konkrétně to bylo v tomto roce 29,49%, ačkoli se tento dovoz zvýšil od roku 1993 už o 4,287528 miliardy Kč.

Tabulka č. 4 Nejdůležitější odběratelé českých osobních a nákladních vozů v roce 1995

Vývoz- osobní vozy		Vývoz – nákladní vozy	
Země	Stat. hodnota CZK(tis.)	Země	Stat. hodnota CZK(tis.)
Německo	4 462 273	Slovensko	761 381
Slovensko	2 372 071	Sýrie	583 719
Spojené království	1 617 775	Rusko	536 524
Francie	1 142 856	Německo	207 277
Itálie	895 813	Maďarsko	197 428
Rakousko	890 261	Izrael	185 767
Egypt	700 227	Itálie	117 402
Dánsko	647 296	Čína	100 585
Čína	540 006	Indonésie	91 436
Slovinsko	531 691	Turecko	90 864

Zdroj: ČSÚ, 1996; vlastní zpracování

Tabulka č. 6 opět ukazuje 10 nejdůležitějších odběratelů českého automobilového průmyslu v oblasti osobních a nákladních vozů. I tento rok se nesl v duchu poklesu exportu nákladních vozů a přinesl také rapidní pokles významu exportu nákladních vozů. Podíl na celkovém exportu totiž klesl téměř o polovinu, na 9,15%. Celková hodnota exportu nákladních vozů spadla na 3,738677 miliardy Kč.

3.2.4 Automobilový průmysl ČR v roce 1996

Rok 1996 znamenal pro náš automobilový průmysl velice úspěšný rok. Vedle silné domácí poptávky sílil také slovenský trh a celkově export opět rostl. To pochopitelně vedlo k prudkému zvýšení výroby (viz graf č. 6). Hodnota exportu automobilového průmyslu se v tomto roce vyšplhala na 54,314215 mld. Kč. Importu pak na 50,671299 mld. Kč. Podíl dovozu určeného pro další výrobu v tomto roce stoupl na 31,62%. Celkově bylo hlavním obchodním partnerem už klasicky Německo, obrovská změna však nastala v tomto roce u Ruska, konkrétně u exportu osobních vozů, který byl doposud u Ruska poměrně nízký. V tomto roce se Rusko umístilo na 11. místě ve statistikách dovozu osobních vozů. Do Ruska byly vyvezeny výrobky v hodnotě 581.832.000 Kč, což znamená, že Rusko zůstalo těsně pod Slovinskem, které si připsalo v tomto roce 10. místo největšího odběratele ČR v oblasti osobních

automobilů. Pokles naopak nastal u nákladních vozů, přesto však i tento rok Rusko zůstalo jedním z deseti hlavních odběratelů našich nákladních vozů. Další obrovskou změnou byl obchod s Čínou, která byla v posledních letech jedním z hlavních odběratelů v automobilovém průmyslu ČR jak u vozů nákladních, tak u vozů osobních. Čínský trh však v roce 1996 pro tuzemské exportéry osobních vozů prakticky přestal existovat, když se do Číny nevyvezl jediný český osobní vůz. Nákladní vozy však byly do Číny vyváženy i v tomto roce v poměrně vysoké výši.

Tabulka č. 5 Nejdůležitější odběratelé českých osobních a nákladních vozů v roce 1996

Vývoz – osobní vozy		Vývoz – nákladní vozy	
Země	Stat. hodnota CZK(tis.)	Země	Stat. hodnota CZK(tis.)
Německo	5 164 140	Slovensko	946 123
Slovensko	4 144 793	Sýrie	626 478
Spojené království	1 865 819	Německo	509 332
Francie	1 835 416	Čína	415 056
Rakousko	1 596 483	Švédsko	294 547
Itálie	1 417 463	Turecko	253 325
Dánsko	1 102 245	Rusko	232 921
Egypt	852 503	Maďarsko	200 491
Kolumbie	657 208	Spojené království	166 037
Slovinsko	584 474	Itálie	152 774

Zdroj: ČSÚ, 1997; vlastní zpracování

I v tomto roce došlo k poklesu podílu exportu nákladních vozů. Podíl na celkovém exportu byl pouze 8,92%, což je méně než v roce předchozím, ovšem na druhou stranu export vyjádřený v peněžních jednotkách stoupl na 4,845077 mld. Kč.

3.2.5 Automobilový průmysl ČR v roce 1997

Rok 1997 byl rok silného růstu výroby. Tento růst ovlivnila vedle silné domácí poptávky i poptávka zahraniční. Opět rostl trh slovenský, který vykazoval růst poptávky po osobních vozech o 52,23%, posílil i export do Německa, konkrétně o 70,61% oproti roku předchozímu. Posilovaly i ostatní trhy, největší růst však vykazoval trh ruský, o kterém už v roce 1997 nemohlo být pochyb, že se jedná opět o jeden z trhů pro ČR klíčových. Export osobních vozů do Ruska stoupl oproti roku 1996 o 148,51%, oproti roku 1995 to bylo o neuvěřitelných 1 296,73%. Rusko se tak 8 let po sametové revoluci vrátilo mezi klíčové odběratele českého automobilového průmyslu. Dosud se sice umísťovalo na prvních příčkách v exportu nákladních vozů, avšak už nyní po několika letech zkoumání je nejen vidět, že tento vývoz do Ruska klesal, ale hlavně že klesal význam exportu nákladních vozů celkově. Ostatní středoevropské a východoevropské

trhy zaznamenaly v tomto roce také růst. Například do Maďarska vzrostl export osobních vozů o 77,57%. O 7 příček nahoru postoupila Jugoslávie, do které vzrostl export oproti předchozímu roku o 172,62%. Podobná čísla lze sledovat i u vývozu do ostatních zemí bývalého východního bloku. Český automobilový průmysl se tedy v roce 1997 přestal orientovat s vývozem osobních vozů striktně na Západ, ale začal silněji obchodovat i s Východem. Rozhodně však v tomto případě nelze mluvit o nějakém přeorientování se, export na západní trhy zůstal oproti předchozímu roku stejný nebo naopak ještě rostl. Celkový export vzrostl na 87,115199 mld. Kč, čili o 60,39%. Tento prudký růst lze zcela nepochybně připsat právě silnějšímu obchodu se středoevropskými a východoevropskými státy. Zvýšený zájem u klasických odběratelů a dodávky na nové trhy zvýšily v tomto roce poměrně prudce také export nákladních vozů, který stoupl o 99,37%. I přesto se však podíl exportu nákladních vozů na celkovém exportu nezvedl nijak závratně, pouze o dva procentní body na 11,09%. Celkový import vzrostl oproti předchozímu roku mírněji, o 27,22% na 64,465946 mld. Kč. Podíl importu určeného pro další výrobu poprvé přesáhl stav z roku 1993. V tomto roce představoval 37,99%.

Tabulka č. 6 Nejdůležitější odběratelé českých osobních a nákladních vozů v roce 1997

Vývoz – osobní vozy		Vývoz – nákladní vozy	
Země	Stat. hodnota CZK(tis.)	Země	Stat. Hodnota CZK(tis.)
Německo	8 810 771	Slovensko	2 107 926
Slovensko	6 309 639	Spojené arabské emiráty	1 638 451
Itálie	5 253 186	Švédsko	829 652
Spojené království	3 571 692	Německo	720 175
Rakousko	2 707 577	Sýrie	685 542
Francie	2 104 678	Rusko	528 087
Švédsko	1 810 698	Turecko	526 054
Rusko	1 445 898	Spojené království	488 344
Dánsko	1 384 193	Maďarsko	308 379
Slovinsko	858 762	Itálie	292 146

Zdroj: ČSÚ, 1998; vlastní zpracování

3.2.6 Automobilový průmysl ČR v roce 1998

Jak bylo uvedeno v kapitole 3.1, v roce 1998 byla česká ekonomika v recesi, avšak výroba v automobilovém průmyslu dále rostla, byť pomalejším tempem než v předchozích dvou letech. Tento fakt lze vysvětlit právě růstem zahraničního obchodu, který těžil z oslabené koruny a z oživení v Německu a na Slovensku. (Žídek, 2006, s. 114) Toto tvrzení lze podložit čísly. Celkový export automobilového průmyslu oproti

předchozímu roku raketově vzrostl na 119,032008 mld. Kč, tedy o 36,64%. Import automobilového průmyslu oproti tomu klesl na 62,781442 mld. Kč, což představovalo pokles o 2,61%. Tento pokles je pochopitelný už jen díky nižší domácí poptávce po zboží dlouhodobé spotřeby. Byl tedy způsoben nejistotou obyvatelstva. To mimo jiné dokládá i to, že podíl dovezených vozů prudce klesl, naproti tomu pak logicky stoupl podíl dovozu určeného pro další výrobu. V tomto roce byl tento podíl opět vyšší, konkrétně to bylo 47,22%. Podle výše zmíněné parafráze převzaté od Žídka pak nikoho nemůže překvapit, že export do Německa a Slovenska citelně vzrostl. Stejně tak do Spojeného království, které se opět po 4 letech stalo naším druhým nejvýznamnějším odběratelem osobních vozů. Propad naopak zaznamenal ruský trh a to ne pouze propad, co se příčky týče. Rusko spadlo z 8. místa na 13. a vývoz osobních vozů do Ruska klesl o více jak 40%. Naopak se opět zvedl export do Belgie, která se umístila mezi hlavními deseti odběrateli českých osobních vozů naposledy v roce 1993. Od té doby zaujímala pozici kolem 15. – 20. místa. Export nákladních vozů klesl oproti předchozímu roku o více než 2 miliardy. Celkový propad podílu exportu nákladních vozů na exportu celkovém představoval téměř pět procentních bodů. V tomto roce byl tento podíl tedy pouze 6,16%.

Tabulka č. 7 Nejdůležitější odběratelé českých osobních a nákladních vozů v roce 1998

Vývoz – osobní vozy		Vývoz – nákladní vozy	
Země	Stat. hodnota CZK(tis.)	Země	Stat. Hodnota CZK(tis.)
Německo	16 252 298	Švédsko	1 303 575
Spojené království	7 726 676	Slovensko	1 170 343
Slovensko	7 138 013	Německo	673 899
Itálie	6 718 120	Sýrie	666 279
Rakousko	4 485 973	Maďarsko	589 668
Švédsko	3 556 935	Spojené království	427 557
Francie	2 921 393	Turecko	343 033
Španělsko	2 165 668	Itálie	237 363
Dánsko	1 769 946	Rusko	216 652
Belgie	1 202 123	Rakousko	201 482

Zdroj: ČSÚ, 1999; vlastní zpracování

3.2.7 Automobilový průmysl ČR v roce 1999

Rok 1999 se nesl opět v duchu klesající domácí poptávky v automobilovém průmyslu. Tentokrát však ani export v tomto odvětví nerostl tak rychle, aby zamezil poklesu výroby. Zato import vzrostl meziročně poměrně citelně. Celkový import automobilového průmyslu byl o 13,31% větší než v předchozím roce. Podíl importu

určeného pro další výrobu opět vzrostl a představoval tak v roce 1999 téměř polovinu celkového dovozu, konkrétně 48,47%. Zatímco export osobních vozů oproti předchozímu roku rostl, export nákladních vozů opět klesal. V peněžním vyjádření byl tento pokles roven 25,12%, podíl exportu nákladních vozů na celkovém exportu pak také opět klesl a v roce 1999 zaujímal pouze 4,07%.

Tabulka č. 8 Nejdůležitější odběratelé českých osobních a nákladních vozů v roce 1999

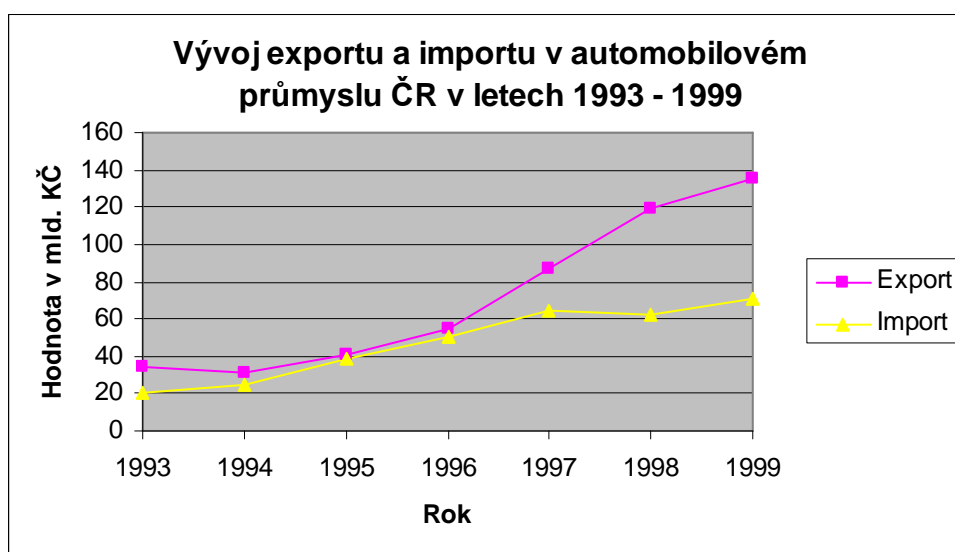
Vývoz – osobní vozy		Vývoz – nákladní vozy	
Země	Stat. hodnota CZK(tis.)	Země	Stat. Hodnota CZK(tis.)
Německo	23 868 774	Švédsko	1 026 825
Slovensko	6 339 080	Německo	886 002
Spojené království	5 696 916	Slovensko	521 539
Itálie	5 120 492	Rusko	455 428
Rakousko	5 042 874	Maďarsko	427 805
Španělsko	4 104 894	Sýrie	269 028
Francie	3 876 994	Spojené království	260 187
Švédsko	2 792 735	Turecko	182 805
Dánsko	1 575 885	Itálie	179 140
Nizozemí	1 478 347	Norsko	135 728

Zdroj: ČSÚ, 2000; vlastní zpracování

3.3 Shrnutí trendů v automobilovém průmyslu ČR z 90. let 20. století

Na posledních několika stranách této práce byla předložena data týkající se exportu a importu v 90. letech. Pro větší přehlednost byla tato data zpracována do grafu č. 7:

Graf č. 3 Vývoj exportu a importu v automobilovém průmyslu ČR v letech 1993 – 1999

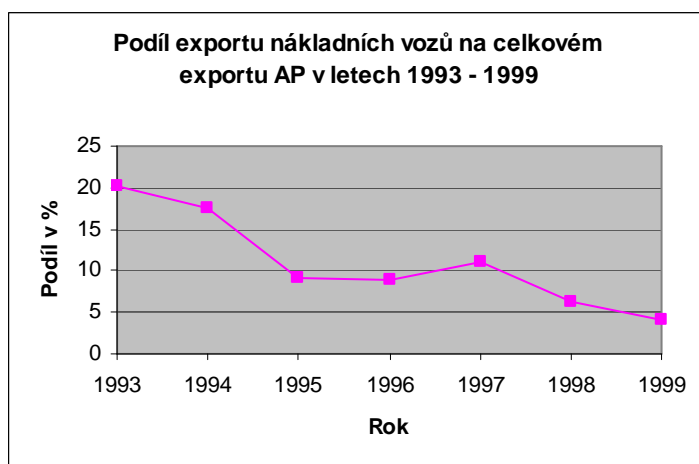


Zdroj: ČSÚ, 2000; vlastní zpracování

Na grafu č. 7 můžeme ještě v roce 1994 vidět pokles exportu, na druhé straně pak vzestup importu, kde šlo převážně o levné vozy z Německa. Pochopitelně svůj vliv má i rozdělení Československa a již také zmíněný pokles obchodu mezi ČR a SR v roce 1994. Od roku 1995 však začíná export růst a tento trend přetrvává až do konce 90. let. V letech 1995 a 1996 byl růst exportu poměrně mírný, prudšího růstu exportu v oblasti automobilového průmyslu se ČR dočkala až od roku 1997, kde je však nutno připomenout, že už rok předtím došlo mimo jiné k posílení vývozu na středoevropské a východoevropské trhy. Převážně pak na trh ruský, který byl pro náš automobilový průmysl v roce 1996 11. nejdůležitějším odběratelem osobních vozů, další rok pak dokonce osmým nejdůležitějším. Právě v roce 1997 pak také růst zahraničního obchodu těžil z oslabené koruny a oživení v Německu. (Žídek, 2006, s. 114) Český zahraniční obchod v oblasti automobilového průmyslu se tedy v oblasti exportu začínal vzpamatovávat už od roku 1995. V počáteční fázi růstu exportu však pomáhaly středoevropské a východoevropské trhy od kterých se naše země na počátku 90. let odkláněla. Když pak v roce 1998 opět začal klesat vývoz do Ruska, už se to na celkovém vývoji exportu nijak závažně neprojevalo.

Dalším trendem, který se podařilo potvrdit, byl neustálý pokles významu exportu nákladních vozů pro náš automobilový průmysl. Tento trend zachycuje graf č. 8.

Graf č. 4 Podíl exportu nákladních vozů na celkovém exportu v letech 1993 – 1999



Zdroj: ČSÚ, 2000; vlastní zpracování

I přes téměř nezatelný pokles v roce 1996 a dokonce mírný růst v roce 1997 se během šesti let podíl exportu nákladních vozů na celkovém exportu automobilového průmyslu snížil z 20,27% na pouhých 4,07%.

Dalším trendem, který potvrdily jednotlivé podkapitoly 3.2.1 – 3.2.7 byla rostoucí závislost českého automobilového průmyslu na dovozu ze zahraničí. Právě tomuto vývoji se snažila československá vláda v době socialismu zabránit. Jak bylo zmíněno v kapitole 2.5, československá samostatnost však měla za následek nižší kvalitu těchto komponentů, než jaká byla na Západě. Po otevření se Západu rostly požadavky na kvalitu, a tudíž se tento vývoj dal předpokládat. Pro připomenutí od roku 1993 do roku 1999 vzrostl tento podíl o 13,88 procentního bodu z původních 34,59% na 48,47% v roce 1999.

Nyní už můžeme vidět, že shrnout situaci v 90. letech jako celkově špatnou by tedy skutečně byla chyba. Je zřejmé, že k oživení došlo už ve 2. polovině 90. let a tím se podařilo nejen vyplnit „informační propast“, která byla zmíněna na začátku 3. kapitoly, ale také jsme tímto podrobnějším zkoumáním 90. let ukázali směr, se kterým náš automobilový průmysl vstupoval do nového tisíciletí. Směr sílícího exportu a sílící výroby. Šlo tedy o odvětví, které se už dokázalo vypořádat s restrukturalizací, a nyní se můžeme zaměřit nejen na vývoj v posledním desetiletí, ale také na celkový vliv tak slibně se rozvíjejícího odvětví našeho průmyslu. Odvětví, které od druhé poloviny 90. let letělo strmě vzhůru.

4 Vliv automobilového průmyslu na ekonomiku ČR ve 21. století

Ve druhé polovině praktické části této práce se budeme věnovat vývoji automobilového průmyslu v posledních letech. Zároveň v této části bude nastíněn nejen vývoj ve výrobě a různé trendy v automobilovém průmyslu, ale i celkový vliv na ekonomiku, ať už jde o podíl na celkovém exportu či podíl na celkové zaměstnanosti. V potaz bude brán opět nejen vliv automobilového průmyslu na ekonomiku ČR, ale i vliv stavu ekonomiky na automobilový průmysl.

4.1 Vývoj výroby, domácí poptávky a exportu

V této části práce se nejprve zaměřím na výrobu, domácí poptávku a export. Připomínám, že v rámci CZ-NACE 29 nebudeme brát v potaz výrobu motocyklů. Výrobu přívěsů a návěsů nebudeme kvůli jejich zanedbatelnému podílu výroby a kvůli jejich naprosto nepředvídatelnému vývoji výroby zkoumat každý rok zvlášť. Přestože v následujících podkapitolách uváděny nebudou, do celkových statistik výroby motorových vozidel jsou započítány, tudíž na první pohled může docházet k neshodě mezi jednotlivou výrobou různých artiklů a výrobou celkovou. Je tomu právě z tohoto důvodu. Při zkoumání procentuelního podílu výroby osobních vozů, nákladních vozů, užitkových vozů a autobusů je však potřeba počítat s celkovou výrobou včetně těchto artiklů, abychom nenadhodnocovali například význam výroby osobních vozů, nákladních vozů aj. Jako výchozí situaci budeme brát rok 1999, kdy se ekonomika dostala do fáze vzestupu. Krátce připomenou, že ekonomika ČR byla v roce 1997 na počátku recese. Tento fakt automobilový průmysl hned ve zmíněném roce nezasáhl. Naopak rok 1997 byl pro automobilový průmysl velice příznivý, na čemž měl vliv převážně sílící export. V roce 1998 však recese dorazila i do odvětví automobilového průmyslu. Domácí poptávka klesala, export nadále rostl. Výsledkem bylo, že výroba v roce 1998 nadále rostla a automobilový průmysl se do žádné vážnější krize nedostal. V roce 1999 však už ani export nedokázal vykompenzovat slabou poptávku a výroba opět po pěti letech poklesla. Ačkoli rok 1999 byl pro automobilový průmysl slabší než rok 1998, ekonomika jako celek už se začínala vzpamatovávat a vstupovala do fáze obnovy a růstu. Žídek (2006, s. 119) uvádí, že významným faktorem byla zejména spotřeba domácností, hlavním tahounem ale byl údajně export. Dle poznatků z kapitoly číslo tři musím souhlasit s tím, že export v automobilovém průmyslu skutečně rostl,

s čím však souhlasit rozhodně nemohu je to, že spotřeba domácností byla v roce 1999 nějak zvlášť silná. Ačkoli tomu tak mohlo být v ostatních odvětvích ekonomiky, rozhodně tomu tak nebylo v automobilovém průmyslu. Tuzemský prodej totiž v roce 1999 nerostl, dokonce ani nestagnoval. Naopak, jak bylo uvedeno v závěru kapitoly 3.1, domácí poptávka v tomto roce klesla, konkrétně o 8,1%. Tento fakt potvrzují údaje zveřejněné na stránkách sdružení automobilového průmyslu.⁷ Pokud však do roku 1999 patřila nejistota a nižší poptávka po luxusním zboží dlouhodobé spotřeby, v roce 2000 už bylo vše jinak.

4.1.1 Automobilový průmysl ČR v roce 2000

„V roce 2000 již byla ekonomika plně ve fázi oživení. Ekonomický růst dosáhl 3,9% a přesáhl tak očekávání většiny ekonomů. Hlavním růstovým faktorem byly investice do fixního kapitálu. Důležitou roli v rozsahu investic hrály přímé zahraniční investice. Ve druhé polovině roku se již zvyšovaly i investice stavební. Došlo také ke vzestupu spotřeby (významnou roli začaly hrát spotřebitelské úvěry). Zvýšil se též export v důsledku konjunktury v západní Evropě. Mimo to došlo také k výraznému vzestupu průmyslu, který byl spojen s nárůstem produktivity práce.“ (Žídek, 2006, s. 119 – 120)

Tato fakta sama o sobě naznačují skvělé podmínky pro rozvoj automobilového průmyslu. Jak důležitým obchodním partnerem v oblasti automobilového průmyslu pro nás byla v té době západní Evropa, dokázala již kapitola 3.2. Je pak zcela logické, že konjunktura v západní Evropě byla pro náš automobilový průmysl dobrou zprávou, stejně tak nelze přehlédnout silnou podporu domácí poptávky. Spotřebitelský úvěr je totiž úvěr určený pro fyzické osoby na financování jejich nepodnikatelských potřeb. Velice často je využíván vedle financování dovolených a rekonstrukce či nákupu nemovitostí právě k nákupu dlouhodobého majetku.⁸ Je tedy pochopitelné, že pokud v roce 2000 stoupla jak domácí poptávka, tak zahraniční poptávka, vyvolalo to opět růst výroby. V roce 2000 se tedy v České republice vyrobilo celkem 459 357 motorových vozidel. Tento růst výroby představoval oproti roku předchozímu nárůst o 20,82%. Největší podíl na tomto čísle měla výroba osobních vozů, konkrétně jich bylo v tomto roce vyrobeno 428 224, tedy 93,22% celkové výroby. Malých užitkových vozidel bylo vyrobeno 22 771, tedy 4,96% celkové výroby. Nákladních vozů pak pouze 3 073, což není ani 1% celkové výroby. Tento údaj je ve srovnání s obdobím socialismu téměř

⁷ AUTOSAP. *Přehled tuzemské výroby a odbytu vozidel od roku 1999 do roku 2011*

⁸ FINANCE.CZ -> *Spotřebitelský úvěr.*

neskutečný. Názorně však ukazuje, jak se čeští výrobci nákladních vozů nedokázali v konkurenčním prostředí dostatečně prosadit. Co se autobusů týče, těch se v roce 2000 vyrobilo pouze 1 424. V tabulce č. 11 můžeme vidět vývoj výroby, tuzemského prodeje a exportu v roce 2000. Změny jsou zohledňovány oproti roku 1999.

Tabulka č. 9 Vývoj výroby, tuzemského prodeje a exportu v automobilovém průmyslu ČR v roce 2000

Rok 2000	Výroba	Tuzemský prodej	Export
Výroba a odbyt vozidel celkem (ks)	459 357	83 105	357 619
<i>Nárůst (pokles) oproti roku 1999:</i>			
Celkem	20,82%	5,31%	14,47%
Osobních automobilů	22,79%	7,84%	16,60%
Malých užitkových automobilů	-1,24%	-30,45%	-14,61%
Nákladních automobilů	2,19%	-11,49%	-3,27%
Autobusů	12,21%	-13,01%	25,51%

Zdroj: AutoSAP, 2001; vlastní zpracování

4.1.2 Automobilový průmysl ČR v roce 2001

Žídek (2006, s. 120) uvádí: „Rok 2001 byl ve znamení pokračujícího růstu hospodářství. Hlavním faktorem byla domácí poptávka, a to jak investiční, tak soukromá spotřeba domácností. Velmi rychlý růst zaznamenala průmyslová výroba, následně se ovšem projevil pokles tempa růstu ve vyspělých zemích a došlo k jejímu zpomalení.“ Toto platí nejen u ekonomiky jako celku, ale i u automobilového průmyslu. Výroba zaznamenala růst a domácí poptávka opět rostla. Přesto však hlavním tahounem české výroby v oblasti automobilového průmyslu nebyla poptávka domácí, ale poptávka zahraniční. Zatímco v tuzemsku zájem o české vozy vzrostl o 1,39%, v zahraničí rostla poptávka meziročně o 7,02%. To dokládá tabulka číslo 12.

Tabulka č. 10 Vývoj výroby, tuzemského prodeje a exportu v automobilovém průmyslu ČR v roce 2001

Rok 2001	Výroba	Tuzemský prodej	Export
Výroba a odbyt vozidel celkem (ks)	470 589	84 260	382 738
<i>Nárůst (pokles) oproti roku 2000:</i>			
Celkem	2,45%	1,39%	7,02%
Osobních automobilů	6,70%	2,26%	11,65%
Malých užitkových automobilů	-82,13%	-8,39%	-77,20%
Nákladních automobilů	-11,55%	-32,35%	-14,03%
Autobusů	9,97%	18,70%	3,84%

Zdroj: AutoSAP, 2002; vlastní zpracování

Jak je z tabulky zřejmé, celková výroba sice rostla, ale nikterak závratným tempem. To bylo způsobeno právě poměrně nízkou domácí poptávkou. Přesto však výroba osobních vozů vykazovala rostoucí trend. Spolu s ní i výroba autobusů, kterých se ten rok vyrobilo 1 566, což představovalo růst oproti roku předchozímu o téměř 10%. Z tabulky č. 12 je zjevné, že tento nárůst způsobila převážně domácí poptávka. Vedle ní pak i mírně rostoucí poptávka v zahraničí. Největší propad zaznamenala výroba malých užitkových automobilů, o které nebyl v roce 2001 velký zájem ani v tuzemsku ani v zahraničí. Roku 2001 se jich vyrobilo pouze 4 070 kusů. Ani výroba nákladních vozů nezaznamenala v tomto roce zvýšený zájem, a to jak v tuzemsku, tak v zahraničí. Výrobní linky tak v tomto roce opustilo pouze 2 718 nákladních vozů, o 11,55% méně než v roce předchozím.

4.1.3 Automobilový průmysl ČR v roce 2002

Židek (2006, s. 120 – 121) uvádí: „V roce 2002 došlo k dalšímu zpomalení tempa hospodářského růstu na 1,5%. Negativně se na růstu podepsaly povodně. Hlavním růstovým faktorem byl vzestup soukromé spotřeby domácností, která se zvýšila o 3,8%. Zejména mladší a střední generace intenzivně využívaly spotřební a hypoteční úvěry. Negativně působila slabá zahraniční poptávka, a to jak v EU, tak ve světovém hospodářství jako celku. Na vzestupu domácí spotřeby se podepsala rekordně nízká inflace a historicky nízké úrokové sazby. Došlo však k poklesu objemu exportu i importu v běžných cenách. Významnými faktory tohoto poklesu byla silná koruna a pokles cen surovin na světových trzích.“ Opět je tak vidět, že ani v roce 2002 nešlo s jistotou říct, že co platí pro naši ekonomiku jako celek, to platí také pro automobilový průmysl. Toto tvrzení dokládá tabulka č. 13.

Tabulka č. 11 Vývoj výroby, tuzemského prodeje a exportu v automobilovém průmyslu ČR v roce 2002

Rok 2002	Výroba	Tuzemský prodej	Export
Výroba a odbyt vozidel celkem (ks)	454 968	76 014	374 221
<i>Nárůst (pokles) oproti roku 2001:</i>			
Celkem	-3,32%	-9,79%	-2,23%
Osobních automobilů	-3,42%	-7,61%	-1,43%
Malých užitkových automobilů	-70,64%	-75,78%	-86,17%
Nákladních automobilů	1,88%	-20,73%	3,67%
Autobusů	15,71%	-4,52%	33,65%

Zdroj: AutoSAP, 2003; vlastní zpracování

Je jasné vidět, že tvrzení o poklesu exportu se týká nejen ekonomiky jako celku, ale i automobilového průmyslu. Co však zásadně nesedí s celkovým ukazatelem ekonomiky, je domácí poptávka. Zatímco celková domácí poptávka rostla o 3,8%, v automobilovém průmyslu klesla téměř o 10%. Za povšimnutí stojí i to, že domácí poptávka klesala ve všech oblastech výroby. V tomto roce je také velice dobře vidět závislost českého automobilového průmyslu na výrobě osobních vozů. Pokud byla dříve pro náš automobilový průmysl výroba nákladních vozů důležitá až klíčová, roku 2002 už tomu tak v žádném případě nebylo. Celkový pokles výroby téměř kopíruje pokles výroby osobních automobilů. Mírný růst výroby zaznamenala výroba nákladních vozů a poměrně citelný pak výroba autobusů. Je zřetelné, že v obou případech to způsobila poptávka zahraniční. Výroba nákladních vozů tedy vzrostla o 1,88% na 2 769 kusů, výroba autobusů o 15,71% na 1 812 kusů. Již zmiňovaný pokles ve výrobě osobních automobilů představoval 3,32%, vyrobeno bylo 441 312 vozů, což bylo 97% celkové výroby. I toto procento ukazuje růst významu výroby osobních vozů. V roce 2000 to bylo ještě pouze 93,22%.

4.1.4 Automobilový průmysl ČR v roce 2003

Při pohledu na celkový stav ekonomiky v roce 2003 opět můžeme uvést následující: „V roce 2003 došlo ke zrychlení hospodářského růstu na 3,1%. Růst byl přitom negativně ovlivněn slabou poptávkou v zahraničí, především potom v Německu. Na poptávkové straně se opět pozitivně projevil zejména vzestup spotřeby domácností. Spotřeba se zvýšila o 5,5%.“ (Žídek, 2006, s. 121) Pokud toto tvrzení budeme brát jako hodnověrné a statisticky podložené a zároveň se podíváme na statistiky automobilového průmyslu v roce 2003, musíme nutně dojít k závěru, že automobilový průmysl si šel

svou vlastní cestou a přestal kopírovat ekonomiku jako celek. Tabulka č. 14 toto tvrzení opět podporuje. Jak je zřejmé z předchozích let, nejde už o náhodu, ale o jistý trend, který přetrvával už od roku 2001.

Tabulka č. 12 Vývoj výroby, tuzemského prodeje a exportu v automobilovém průmyslu ČR v roce 2003

Rok 2003	Výroba	Tuzemský prodej	Export
Výroba a odbyt vozidel celkem (ks)	443 902	72 992	381 040
<i>Nárůst (pokles) oproti roku 2002:</i>			
Celkem	-2,43%	-3,98%	1,82%
Osobních automobilů	-1,14%	-3,37%	1,82%
Malých užitkových automobilů	9,46%	-73,49%	75,71%
Nákladních automobilů	-15,96%	-14,36%	-14,76%
Autobusů	-1,49%	5,31%	-6,07%

Zdroj: AutoSAP, 2004; vlastní zpracování

Za pravdu však panu Žídkovi dát musíme v oblasti exportu, který rostl v roce 2003 velmi pomalu. To bylo způsobeno hlavně zmíněnou slabší poptávkou v Německu. Na druhou stranu o domácí poptávce v automobilovém průmyslu rozhodně nelze říci, že by vzrostla o 5,5%. Naopak o 3,98% poklesla. Klesající domácí poptávka spolu s velmi pomalu rostoucím exportem způsobily další pokles výroby o 2,43%. V tomto roce rostla výroba pouze u malých užitkových automobilů, což způsobila silná zahraniční poptávka po těchto artiklech. Osobní vozy, nákladní vozy i autobusy zaznamenaly propad ve výrobě. Zatímco u osobních vozů rostl zájem v zahraničí a klesal zájem v tuzemsku, u autobusů to bylo přesně naopak. Nákladní vozy pak zaznamenaly pokles jak v poptávce tuzemské, tak v poptávce zahraniční. V kusovém vyjádření bylo v roce 2003 vyrobeno 436 297 osobních vozů, čili 98,29% celkové produkce. Malých užitkových vozidel bylo vyrobeno 1 308, autobusů 1 785 a nákladních vozů 2 327. Připomínám, že v roce 2003 definitivně ukončila svou výrobu společnost LIAZ, což mělo na tento pokles také vliv.

4.1.5 Automobilový průmysl ČR v roce 2004

Rok 2004 se nesl opět v duchu rostoucího hospodářského růstu. Dokonce oproti předchozím letům toto tempo zrychlilo na 4,7% a šlo tak o největší meziroční růst od roku 1995.⁹ Přesto však domácí poptávka v automobilovém průmyslu opět klesla.

⁹ ČSÚ. *Vybrané ukazatele národního hospodářství od roku 1995.*

Tabulka č. 13 Vývoj výroby, tuzemského prodeje a exportu v automobilovém průmyslu ČR v roce 2004

Rok 2004	Výroba	Tuzemský prodej	Export
Výroba a odbyt vozidel celkem (ks)	449 891	66 055	389 950
<i>Nárůst (pokles) oproti roku 2003:</i>			
Celkem	1,35%	-9,50%	2,34%
Osobních automobilů	1,49%	-9,63%	2,35%
Malých užitkových automobilů	-14,22%	30,25%	-12,11%
Nákladních automobilů	-5,46%	-10,09%	-4,15%
Autobusů	10,48%	-5,31%	21,20%

Zdroj: AutoSAP, 2005; vlastní zpracování

Tabulka č. 15 ukazuje pokles domácí poptávky o 9,5%. I přes tento citelný pokles však výroba rostla, což měl na svědomí export, který oproti předchozímu roku mírně stoupl. V zahraničí byl zájem převážně o české osobní vozy a autobusy. Zájem naopak opět klesl o vozy nákladní a nově i o vozy užitkové. V tuzemsku sice poptávka po užitkových vozech vzrostla téměř o třetinu, výroba však přesto citelně poklesla vinou slabého zájmu v zahraničí. U poptávky po nákladních vozech přetrvával několikaletý trend a to klesající poptávky jak v tuzemsku, tak v zahraničí. Podíl osobních vozů na celkové výrobě opět stoupl. Celkově se v roce 2004 vyrobilo 442 812 osobních vozů, což bylo 98,43% celkové produkce. Už klasicky klesl počet vyrobených nákladních vozů, tentokrát na 2 200, stejně tak malých užitkových vozidel se vyrobilo méně než v předchozím roce, konkrétně 1 122. Růst výroby proběhl naopak u autobusů, kterých se vyrobilo o 187 více, čili 1972.

4.1.6 Automobilový průmysl ČR v roce 2005

V roce 2005 zaznamenala ekonomika ČR největší růst HDP od rozpadu Československa, konkrétně to bylo 6,8%.¹⁰ Na tomto růstu HDP se podílel značnou měrou právě automobilový průmysl. V roce 2005 byla totiž spuštěna výroba v automobilce TPCA v Kolíně. TPCA se rázem stala jedním z největších exportérů v ČR.¹¹ Tento fakt způsobil nenadálý vzestup exportu i výroby, jak dokazuje tabulka č.16.

¹⁰ ČSÚ. *Vybrané ukazatele národního hospodářství od roku 1995.*

¹¹ TPCA. *O nás.*

Tabulka č. 14 Vývoj výroby, tuzemského prodeje a exportu v automobilovém průmyslu ČR v roce 2005

Rok 2005	Výroba	Tuzemský prodej	Export
Výroba a odbyt vozidel celkem (ks)	603 849	66 888	533 115
<i>Nárůst (pokles) oproti roku 2004:</i>			
Celkem	34,22%	1,26%	36,71%
Osobních automobilů	34,77%	1,47%	37,09%
Malých užitkových automobilů	8,73%	26,54%	3,79%
Nákladních automobilů	-6,82%	-12,95%	-22,46%
Autobusů	11,46%	-12,81%	23,53%

Zdroj: AutoSAP, 2006; vlastní zpracování

Výroba vozů stoupla o více než třetinu oproti předchozímu roku. Stejně se vyvíjel i export AP, který stoupl o více než 36%. Dokonce i domácí poptávka po letech přestala klesat a mírně stoupla. U osobních vozů a u užitkových vozů rostla jak tuzemská, tak zahraniční poptávka, naopak u nákladních vozů došlo k dalšímu poklesu jak v poptávce domácí, tak v té zahraniční, to s sebou pak přineslo další pokles výroby. Stejně jako v roce předchozím rostla výroba autobusů a jejich export do zahraničí. Právě zahájení výroby TPCA Kolín, jakožto výrobce osobních automobilů, zvýšilo už tak závratné procento podílu výroby osobních vozů. V roce 2005 se tedy výroba osobních vozů podílela na celkové výrobě z 98,83%. Poprvé v historii přesáhla výroba osobních vozů za rok hranici půl milionu kusů, v roce 2005 bylo totiž vyrobeno 596 774 osobních vozů. Jak již bylo zmíněno, stoupla i výroba užitkových vozů a autobusů. Užitkových vozů se vyrobilo 1 220, autobusů 2 198. Počet ročně vyrobených autobusů tak předstihl dlouhodobě upadající výrobu nákladních vozů, kterých se vyrobilo opět méně, pouze 2 050 za rok.

4.1.7 Automobilový průmysl ČR v roce 2006

Rok 2006 se nesl v duchu prudkého hospodářského růstu ČR. Roční růst HDP předstihl dokonce rok starý rekord, když zaznamenal meziroční změnu o 7%.¹² Opět na tom měla značný vliv nově otevřená továrna v Kolíně, kde se hned během druhého roku jejího provozu podařilo dosáhnout plánované výrobní kapacity 300 000 vozů ročně.¹³ Tržby této samotné společnosti byly za rok 2006 o více než 30 miliard vyšší než v roce

¹² ČSÚ. *Vybrané ukazatele národního hospodářství od roku 1995.*

¹³ TPCA. *O nás.*

předchozím, tento fakt se pochopitelně musel v ekonomice projevit. Logicky pak rostla výroba i export, to opět dokládá tabulka č. 17.

Tabulka č. 15 Vývoj výroby, tuzemského prodeje a exportu v automobilovém průmyslu ČR v roce 2006

Rok 2006	Výroba	Tuzemský prodej	Export
Výroba a odbyt vozidel celkem (ks)	855 832	67 986	780 351
<i>Nárůst (pokles) oproti roku 2005:</i>			
Celkem	41,73%	1,64%	46,38%
Osobních automobilů + malých užitkových	42,12%	1,29%	46,49%
Nákladních automobilů	-2,78%	26,32%	8,39%
Autobusů	34,43%	17,88%	38,79%

Zdroj: AutoSAP, 2007; vlastní zpracování

Na první pohled je vidět, že rok 2006 byl pro automobilový průmysl ČR jedním z nejsilnějších let od sametové revoluce. Celková výroba vzrostla o více než 40%, celkový export pak téměř o polovinu. Dokonce i domácí poptávka rostla. Poprvé od roku 2000 navíc zaznamenaly zvýšený zájem jak v tuzemsku, tak v zahraničí nejen osobní vozy a autobusy, ale i nákladní vozy. I přes poměrně silnou domácí poptávku, která vzrostla o více než ¼ a export, který vzrostl o více než 8%, se však výroba nákladních vozů propadla o 2,78%. U nárůstu výroby, tuzemského prodeje a exportu osobních vozů je nutné vzít v potaz, že na stránkách AutoSAP byly v roce 2006 sloučeny skupiny M1 a N1, osobní vozy a malé užitkové vozy. Přesto z předchozích let jasně vyplývá, že malé užitkové vozy měly na celkové výrobě téměř zanedbatelný vliv, tudíž k „umělému zvýšení“ zmíněných statistik jistě přispěly, ale pouze v řádu setin procent.

4.1.8 Automobilový průmysl ČR v roce 2007

Rok 2007 se opět nesl v duchu růstu české ekonomiky jako celku. Roční změna HDP oproti roku 2006 byla 5,7%.¹⁴ Období dlouhodobějšího ekonomického růstu začalo působit příznivě na domácí poptávku. Už klasicky stoupal také export, jak můžeme vidět v tabulce č. 18.

¹⁴ ČSÚ. *Vybrané ukazatele národního hospodářství od roku 1995.*

Tabulka č. 16 Vývoj výroby, tuzemského prodeje a exportu v automobilovém průmyslu ČR v roce 2007

Rok 2007	Výroba	Tuzemský prodej	Export
Výroba a odbyt vozidel celkem (ks)	939 788	69 843	875 222
<i>Nárůst (pokles) oproti roku 2006:</i>			
Celkem	9,81%	2,73%	12,16%
Osobních automobilů + malých užitkových	9,58%	2,70%	12,02%
Nákladních automobilů	58,96%	13,94%	69,91%
Autobusů	7,94%	-5,48%	23,88%

Zdroj: AutoSAP, 2008; vlastní zpracování

V roce 2007 vykazovala růst výroba osobních vozů, nákladních vozů i autobusů. Nečekaně velká změna nastala ve výrobě nákladních vozů, což způsobila silná zahraniční poptávka. Několikaleté tempo úpadku v oblasti výroby a odbytu nákladních vozů přerušilo paradoxně právě Rusko. Pro lepší představu lze uvést vybraná data z exportu nákladních vozů z let 2005 – 2007.

Tabulka č. 17 Hlavní odběratelé českých nákladních vozů v letech 2005 – 2007

Rok	Hlavní odběratelé	Export v tis. Kč
2005	1. Slovensko	1 367 441
	2. Maďarsko	540 387
	3. Rusko	293 869
2006	1. Slovensko	1 518 813
	2. Rusko	507 229
	3. Maďarsko	448 860
2007	1. Slovensko	1 404 587
	2. Rusko	1 328 743
	3. Indie	972 610

Zdroj: ČSÚ, 2008; vlastní zpracování

Když porovnáme hlavní odběratele v jednotlivých letech a vyvážené množství s meziročními změnami v exportu v tabulkách č. 16 – 18, můžeme vidět, jak od poklesu v roce 2005 Rusko posílilo zahraniční poptávku v roce 2006, přesto však ne natolik silně, aby výroba nákladních vozů meziročně stoupla. Přesto se však neustálý rychlý pokles výroby zpomalil. V roce 2007 pak Rusko a jeho poptávka po nákladních vozech opět nastartovala výrobu. Pro zajímavost Maďarsko spadlo v roce 2007 pouze na 4. místo a zůstalo těsně pod Indií, která se naopak v letech 2005 – 2006 pohybovala kolem 5. příčky.

4.1.9 Automobilový průmysl ČR v roce 2008

„Rok 2008 byl rokem mimořádných výkyvů. Spočívaly v prudkosti a intenzitě změn tempa růstu české ekonomiky, vlivem složek HDP poptávkové i nabídkové strany na růst v jednotlivých čtvrtletích a v nebyvalých proměnách jejich dynamiky. Zcela ojedinělé byly i důsledky změn v cenovém vývoji (dopady spotřebitelské inflace na spotřebu domácností, prudké změny cen ropy na světových trzích, výkyvy směnného kurzu koruny a cenový vývoj v zahraničním obchodě). Vstup české ekonomiky do roku 2008 byl poznamenán vývojem z druhé poloviny roku 2007, kdy již došlo ke zvolnění růstu HDP po předchozím vysokém tempu jeho přírůstku v roce 2006. V průběhu roku 2008 se souhrnný výkon české ekonomiky značně zhoršoval. Růst HDP postupně zpomaloval, ve 4. čtvrtletí vzrostl meziročně pouze o 0,2%.“¹⁵ V automobilovém průmyslu se rok 2008 zapsal jako rok prudce klesající domácí poptávky po osobních vozech. Výroba však i přesto mírně vzrostla, což měl na svědomí sílící zahraniční zájem po našich osobních vozech. Naopak u nákladních vozů došlo opět ke změně v podobě propadu exportu a výroby, což způsobila slabší poptávka na Slovensku, v Indii, Rusku i v Maďarsku.¹⁶ Tabulka č. 20 opět ukazuje konkrétní meziroční změny.

Tabulka č. 18 Vývoj výroby, tuzemského prodeje a exportu v automobilovém průmyslu ČR v roce 2008

Rok 2008	Výroba	Tuzemský prodej	Export
Výroba a odbyt vozidel celkem (ks)	948 128	60 878	956 667
<i>Nárůst (pokles) oproti roku 2007:</i>			
Celkem	0,89%	-12,84%	9,31%
Osobních automobilů + malých užitkových	0,97%	-13,38%	9,37%
Nákladních automobilů	-13,60%	17,53%	-36,13%
Autobusů	9,87%	7,13%	29,30%

Zdroj: AutoSAP, 2009; vlastní zpracování

Za zmínku také stojí, že 3. listopadu 2008 zahájila v Nošovicích výrobu společnost Hyundai Motor Company.¹⁷ V tomto roce už však stačila vyrobit pouze 12 050 osobních vozů, tudíž zasáhla do statistik pouze okrajově.¹⁸

¹⁵ ČSÚ. Vývoj české ekonomiky v roce 2008.

¹⁶ ČSÚ, 2008

¹⁷ VANĚK, Petr. Společnost HMMC v roce 2010.

¹⁸ AutoSAP. Přehled tuzemské výroby a odbytu vozidel od roku 1999 do roku 2011.

4.1.10 Automobilový průmysl ČR v roce 2009

V roce 2009 se v ČR plně projevila hospodářská krize. Došlo k meziročnímu poklesu HDP o 4,7%.¹⁹ Zajímavé však je, že ačkoli to byl rok pro naši ekonomiku nepříliš příznivý, export meziročně sílil a velice překvapivě posílila i domácí poptávka. Zároveň vzrostla oproti předchozímu roku i výroba. V tabulce č. 21 se můžeme podívat na konkrétní čísla.

Tabulka č. 19 Vývoj výroby, tuzemského prodeje a exportu v automobilovém průmyslu ČR v roce 2009

Rok 2009	Výroba	Tuzemský prodej	Export
Výroba a odbyt vozidel celkem (ks)	983 992	61 917	1 077 850
<i>Nárůst (pokles) oproti roku 2008:</i>			
Celkem	3,78%	1,71%	12,67%
Osobních automobilů + malých užitkových	4,12%	2,51%	12,86%
Nákladních automobilů	-60,14%	-38,95%	-45,94%
Autobusů	-12,27%	-11,37%	-13,74%

Zdroj: AutoSAP, 2010; vlastní zpracování

Zatímco na výrobě a odbytu nákladních vozů a autobusů se recese značně projevila, u osobních vozů tomu bylo jinak. Vzhledem k tomu, že výroba osobních vozů představovala podíl 99,5% na celkové výrobě, je celkem pochopitelné, že celková výroba a celková poptávka v tomto roce rostly stejně jako u osobních vozů. Přesto by však bylo příliš nadsazené tvrdit, že automobilový průmysl ČR tedy proplul rokem 2009 bez sebemenších potíží. Jak už jasně nasvědčuje rostoucí domácí poptávka v období recese, vše nebude tak, jak by se mohlo na první pohled zdát. Spotřebitelské ceny osobních vozů totiž v roce 2009 klesly o 9,4%. Tento fakt pomohl oživit domácí poptávku. Stejně tak klesaly ceny vozů i v ostatních zemích Evropské unie.²⁰ V rámci konkurenceschopnosti tedy klesala i cena exportovaných vozů. Tudíž ačkoli počet vozů vyvezených z ČR meziročně vzrostl, tržby automobilového průmyslu byly citelně menší než v předchozím roce. (viz graf č. 12) Toto zlevňování se kompenzovalo úsporou mzdových nákladů. Nejenže došlo prakticky ke stagnaci mezd v automobilovém průmyslu v tomto roce (viz tabulka č. 26), ale hlavně došlo k masivnímu propouštění. K tomu se ale podrobněji dostaneme až v kapitole 4.3. Výroba jako taková rostla hlavně kvůli zmiňovanému novému výrobcí, společnosti Hyundai Motor Company

¹⁹ ČSÚ. *Vybrané ukazatele národního hospodářství od roku 1995.*

²⁰ AUTOFOX.CZ. *Pokles ceny nových automobilů v roce 2009.*

v Nošovicích, která v tomto roce vyrobila 118 000 vozů. Nebýt tohoto nováčka na našem trhu, produkce by oproti předchozímu roku klesla. Škoda auto totiž zaznamenala meziroční propad ve výrobě o 12,48%.²¹

4.1.11 Automobilový průmysl ČR v roce 2010

Rok 2010 byl pro automobilový průmysl příznivější než rok předchozí. Stal se také určitým milníkem, když se podařila překročit pomyslná hranice jednoho milionu vyrobených vozů za rok. Z toho plyne, že výroba oproti předchozímu roku opět rostla. Tabulka č. 22 opět ukazuje, jak se vyvíjela výroba, domácí poptávka a export u jednotlivých druhů vozů.

Tabulka č. 20 Vývoj výroby, tuzemského prodeje a exportu v automobilovém průmyslu ČR v roce 2010

Rok 2010	Výroba	Tuzemský prodej	Export
Výroba a odbyt vozidel celkem (ks)	1 077 166	65 259	1 197 767
<i>Nárůst (pokles) oproti roku 2009:</i>			
Celkem	9,47%	5,40%	11,13%
Osobních automobilů + malých užitkových	9,52%	6,16%	11,18%
Nákladních automobilů	29,24%	-50,97%	52,75%
Autobusů	-11,61%	-17,06%	-18,21%

Zdroj: AutoSAP, 2011; vlastní zpracování

U osobních vozů nastal růst v roce 2010 nejen v oblasti výroby, ale i v oblasti exportu a tuzemského prodeje. Tuzemský prodej vzrostl meziročně nejvíce za posledních 10 let. Opět za to mohly klesající ceny vozů.²² Tento trend, který začal v roce 2009, totiž v roce 2010 pokračoval a u osobních vozů tak zvedl tuzemskou poptávku o 6,16%. Ve stejném duchu se nesl i export, který však tento rok vykázal citelný růst nejen v počtu vyvezených vozů, ale i co se tržeb týče. (viz graf č. 12) Domácí poptávka po nákladních vozech naopak klesla, stejně tak po autobusech. U nákladních vozů ale sílil export, hlavně do Německa, Ruska, Slovenska a Maďarska, což způsobilo růst výroby v tomto roce. Zájem o autobusy však poklesl nejen doma, ale i v zahraničí, což s sebou přineslo další pokles výroby, stejně jako předchozí rok. Tento pokles však nebyl nijak citelný pro český automobilový průmysl jako celek z jednoho prostého důvodu, a to kvůli prakticky zanedbatelnému podílu autobusové výroby na celkové výrobě. V roce 2010

²¹ AUTOSAP. *Přehled tuzemské výroby a odbytu vozidel od roku 1999 do roku 2011.*

²² KALÁB, Vladimír. *Prodej nových aut v roce 2010 bude ve znamení cenových dostihů.*

byl podíl výroby osobních vozů na celkové výrobě opět o trochu větší než v roce předchozím, konkrétně to bylo 99,54%.

4.1.12 Automobilový průmysl ČR v roce 2011

Rok 2011 se opět nesl v duchu rostoucí výroby, exportu i domácí poptávky po osobních vozech. Domácí poptávka byla opět silně ovlivněna cenami vozů, které od roku 2009 klesaly a tento trend přetrvával i v roce 2011. Dokonce ceny českých vozů klesly natolik, že byly v polovině minulého roku téměř nejlevnější v celé EU. V idnes byla aktuální situace okolo ceny vozů okomentována následovně: „Zatímco v roce 1989 museli lidé na Škodu Favorit nastřádat 27 měsíčních průměrných platů, dnes jich na nákup nového auta stačí ani ne sedm.“²³ Tento fakt pochopitelně velmi pomohl nejen domácímu prodeji, ale i exportu, který tak opět stoupl meziročně o více než 11%.

Tabulka č. 21 Vývoj výroby, tuzemského prodeje a exportu v automobilovém průmyslu ČR v roce 2011

Rok 2011	Výroba	Tuzemský prodej	Export
Výroba a odbyt vozidel celkem (ks)	1 220 769	67 309	1 338 840
<i>Nárůst (pokles) oproti roku 2010:</i>			
Celkem	13,33%	3,14%	11,78%
Osobních automobilů + malých užitkových	11,44%	3,02%	11,77%
Nákladních automobilů	-8,30%	1,43%	-20,46%
Autobusů	31,32%	18,87%	29,94%

Zdroj: AutoSAP, 2012; vlastní zpracování

Vedle osobních vozů rostla tuzemská i zahraniční poptávka také u autobusů, což způsobilo, že po dvou letech poklesu výroba opět stoupla. U nákladních vozů klesl export o více než 20%, což způsobilo opět pokles výroby. V kladných číslech se výroba nákladních vozů neudržela ani díky tuzemské poptávce, která meziročně mírně vzrostla.

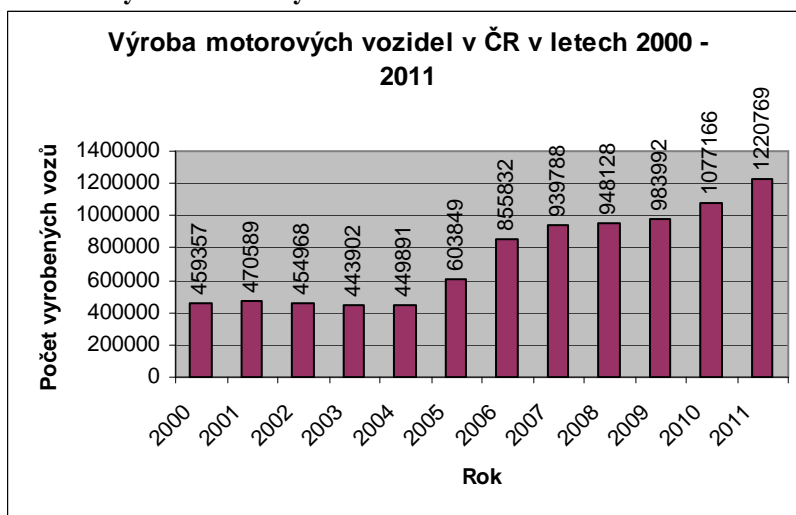
4.2 Trendy ve výrobě, domácím prodeji a exportu v letech 2000-2011

Kapitola 4.1 a všechny její podkapitoly se zabývaly vývojem výroby, domácího prodeje a exportu v oblasti automobilového průmyslu. Již během jednotlivých let se daly vyzorovat jisté trendy ve výrobě a odbytu. V této kapitole nyní budou všechny tyto trendy postupně shrnuty a okomentovány.

²³ SŮRA, Jan. Ceny aut dál klesají. Na nejlevnější stačí sedm platů.

Jako první, který dnes již neodmyslitelně patří k českému automobilovému průmyslu, je dřevitý podíl výroby osobních vozů. Již bylo zmíněno, jak se postupně tento podíl zvyšoval a není tedy potřeba to již opakovat. Mimo jiné také proto, že by tento graf téměř kopíroval graf celkové výroby motorových vozidel a právě graf celkové výroby v této kapitole rozhodně nemůže pro konečné shrnutí chybět.

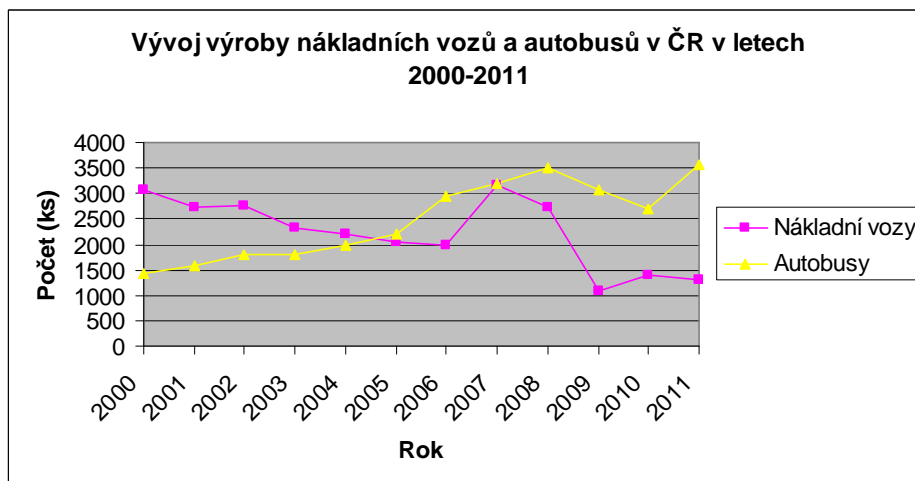
Graf č. 5 Výroba motorových vozidel v ČR v letech 2000 – 2011



Zdroj: AutoSAP, 2012; vlastní zpracování

Vzhledem k neustále rostoucímu podílu výroby osobních vozů na celkové výrobě tedy lze s mírnou nadsázkou říci, že graf č. 9 přibližně ukazuje nejen vývoj celkové výroby, ale i vývoj výroby osobních vozů, přinejmenším v posledních letech. Jak bylo již také řečeno, u nákladních vozů docházelo k trvalému poklesu, který dokázala pouze občas zvrátit silnější zahraniční poptávka. Výroba autobusů se pak meziročně měnila poměrně často z rostoucí na klesající. Trend výroby nákladních vozů a autobusů tak zachycuje graf č. 10.

Graf č. 6 Vývoj výroby nákladních vozů a autobusů v ČR v letech 2000 – 2011



Zdroj: AutoSAP, 2012; vlastní zpracování

Na grafu č. 10 můžeme vidět určitý vývoj ve výrobě jak u nákladních vozů, tak u autobusů. U nákladních vozů docházelo v letech 2000 – 2006 k neustálému poklesu výroby, který v roce 2007 zvrátil export do Ruska. Tento růst ve výrobě byl však pouze otázkou jednoho roku a už v roce 2008 opět došlo k meziročnímu poklesu ve výrobě. Krize a menší poptávka po nákladních vozech způsobily prudký propad v roce 2009, který už sice v roce 2010 nepokračoval, ale až do roku 2011 nedošlo k nijak citelnému oživení poptávky po nákladních vozech. Naproti tomu ve výrobě autobusů můžeme od roku 2000 sledovat opačný vývoj, neboli mírný růst, který byl přerušen pouze v roce 2003, kdy došlo k mírnému poklesu. Od roku 2006 tento růst zrychlil, což měl na svědomí hlavně sílící export. V roce 2009 pak došlo stejně jako u nákladních vozů k propadu ve výrobě. Tento pokles sice nebyl tak radikální jako u nákladních vozů, ale zato byl trvalejší. Zatímco výroba nákladních vozů vykazovala růst už v roce 2010, u autobusů tomu tak bylo až v roce 2011. Celkově tento graf potvrzuje jak klesající význam výroby nákladních vozů pro automobilový průmysl, tak sílící výrobu autobusů. Tento růst je však kusově pochopitelně nesrovnatelný s růstem výroby osobních vozů.

Dalším důležitým ukazatelem je vývoj domácí poptávky a exportu. Vývoj v jednotlivých letech byl zmiňován v kapitolách 4.1.1 – 4.1.12, avšak nyní se pokusím sledovat vývoj podílu domácího prodeje a podílu exportu na celkovém prodeji. Tabulka č. 24 zachycuje tento vývoj poměrně jasně.

Tabulka č. 22 Export a tuzemský prodej v automobilovém průmyslu ČR v letech 2000 – 2011

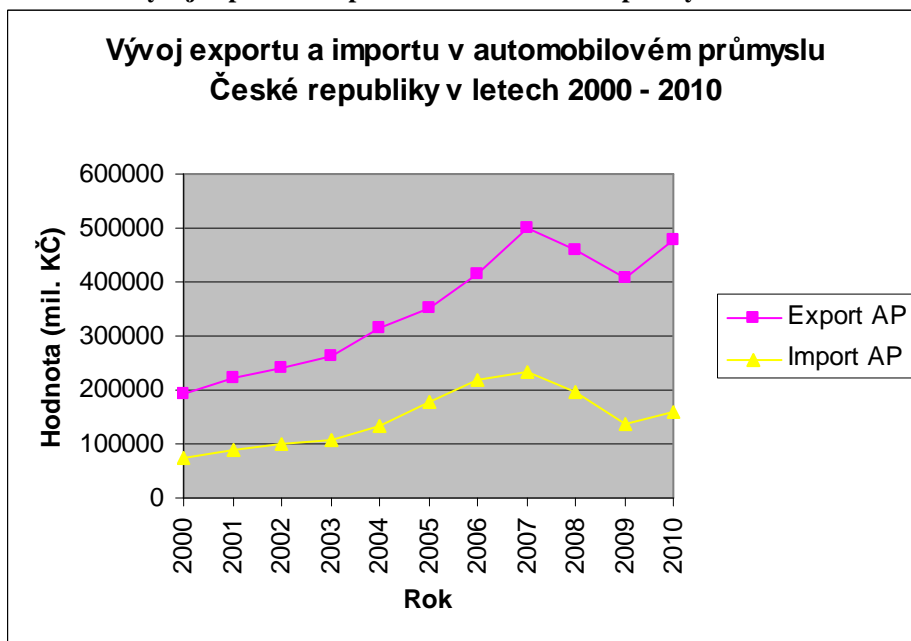
Rok	Tuzemský prodej (ks)	Export (ks)	Celkem (ks)	Podíl tuzemského prodeje (%)	Podíl exportu (%)	Celkem (%)
2000	83105	357619	440724	18,85647253	81,14352747	100
2001	84260	382738	466998	18,04290382	81,95709618	100
2002	76014	374221	450235	16,88318323	83,11681677	100
2003	72992	381040	454032	16,0763999	83,9236001	100
2004	66055	389950	456005	14,48558678	85,51441322	100
2005	66888	533115	600003	11,14794426	88,85205574	100
2006	67986	780351	848337	8,014032159	91,98596784	100
2007	69843	875222	945065	7,390285324	92,60971468	100
2008	60878	956667	1017545	5,982831226	94,01716877	100
2009	61917	1077850	1139767	5,432426101	94,5675739	100
2010	65259	1197767	1263026	5,166877008	94,83312299	100
2011	67309	1338840	1406149	4,786761574	95,21323843	100

Zdroj: Vlastní zpracování, 2012

Tabulka č. 24 ukazuje nejen celkový tuzemský prodej a celkový export AP v jednotlivých letech, ale také pak podíl tuzemského prodeje a podíl exportu na celkovém prodeji. Tyto ukazatele jsou uvedeny v procentech a zcela pochopitelně

dávají každý rok dohromady 100%. Z tabulky je na první pohled vidět neustále klesající podíl tuzemského prodeje a neustále rostoucí podíl exportu. Tento vývoj je poměrně pochopitelný. Pokud bylo od roku 2009 do roku 2011 vyrobeno každý rok přes milion vozů, je to množství na domácím trhu neprodejně. Tuzemský trh je poměrně malý trh s přibližně 10 a půl miliony spotřebiteli. Nutno však také brát v potaz, že zdaleka ne všichni mají povolení řídit vůz, například vzhledem ke svému věku. Delší dobu již také není vůz natolik cenově nedostupný jako tomu bývalo dříve, a tudíž domácí poptávka je i poměrně nasycená. Dalším důvodem je pak jistě i růst importu, jelikož český trh není odkázán pouze na domácí výrobu. Vývoj exportu a importu v automobilovém průmyslu v letech 2000 – 2010 zachycuje graf č. 11. Lze tedy situaci v automobilovém průmyslu ČR shrnout tak, že pokud měla v 90. letech 20. století domácí poptávka silný vliv na výrobu, dnes již tomu tak není. Během 11 let se podíl domácího prodeje na prodeji celkovém snížil z necelé 1/5 na necelou 1/20. Dá se navíc předpokládat, že podíl exportu na celkovém prodeji v AP ČR bude nadále růst, a tudíž tuzemský prodej bude mít v AP čím dál tím menší vliv. Představu o vývoji celkového exportu a importu v automobilovém průmyslu ČR v letech 2000 – 2010 poskytuje graf č. 11.

Graf č. 7 Vývoj exportu a importu v automobilovém průmyslu ČR v letech 2000 – 2010

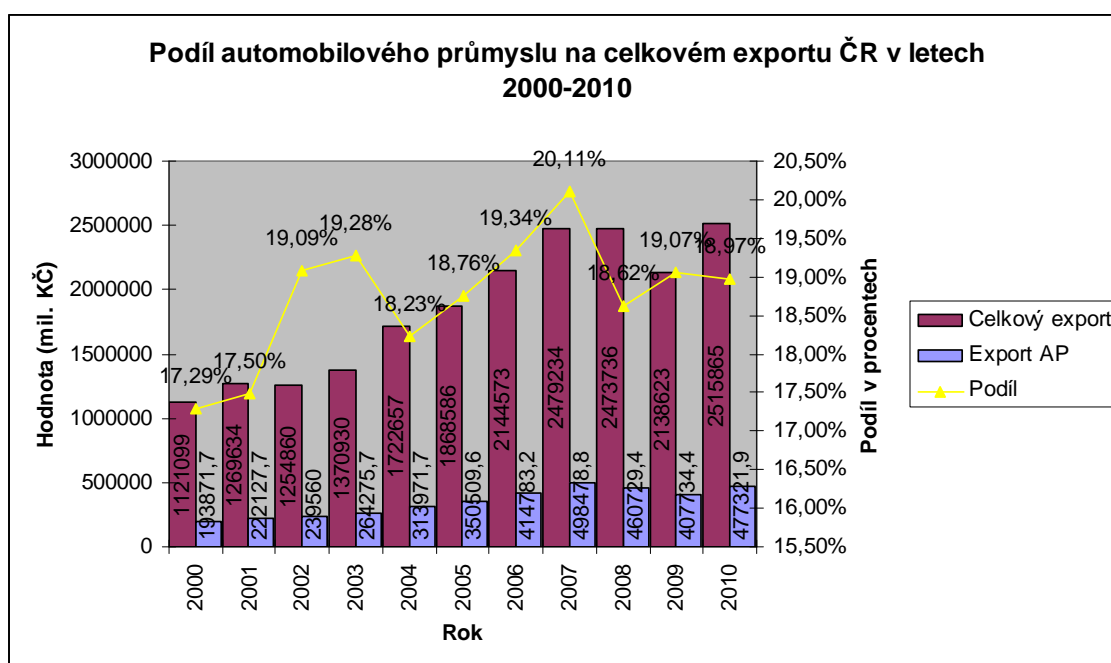


Zdroj: AutoSAP, 2011; vlastní zpracování

V kapitole 4.1 a jejích podkapitolách byl zkoumán vývoj exportu, konkrétně jeho meziroční změny. Dále v této kapitole byl sledován sílící význam exportu. Stále však chybí srovnání s celkovým exportem ČR, které by jednoznačně interpretovalo význam exportu v oblasti automobilového průmyslu pro ČR jako celek. Právě tímto se zabývá

graf č. 12, který ukazuje nejen celkovou hodnotu exportu v jednotlivých letech, ale i podíl exportu v oblasti automobilového průmyslu na celkovém exportu naší republiky. Tento graf poukazuje na silící význam automobilového průmyslu pro celkový export ČR. Zatímco v roce 2000 byl tento podíl 17,29%, v roce 2010 to už bylo 18,97%. Za pozornost pak stojí také rok 2007, kdy byl celkový podíl 20,11%, následně však vinou recese došlo k trvalému zlevňování osobních vozů a tento podíl klesl. Nyní se pohybuje přibližně jeden procentní bod pod stavem z roku 2007. I přesto je tento podíl poměrně vysoký a poukazuje tak na silný vliv automobilového průmyslu jak na celkový export, tak na ekonomiku ČR. Pro zajímavost, v roce 1996 byl tento podíl pouze 8,97%, což je přesně o deset procentních bodů méně než v roce 2010.²⁴

Graf č. 8 Podíl automobilového průmyslu na celkovém exportu ČR v letech 2000 – 2010



Zdroj: AutoSAP, 2011; vlastní zpracování

4.3 Zaměstnanost a mzdy v automobilovém průmyslu ČR

Dalším velice důležitým ukazatelem pro jednotlivá odvětví ekonomiky je zaměstnanost v těchto odvětvích. Po výrobě, tuzemském prodeji a mezinárodním obchodu se nyní zaměříme právě na zaměstnanost v automobilovém průmyslu. Tabulka č. 25 ukazuje počet zaměstnanců v odvětví automobilového průmyslu v letech 2000 až 2011. Navíc jsou uvedeny meziroční indexy, které ukazují vývoj vždy oproti

²⁴ AUTOSAP. Podíl firem AP na celkovém exportu ČR.

čtvrtému čtvrtletí předchozího roku, s tím, že právě stejné čtvrtletí předchozího roku představuje 100.

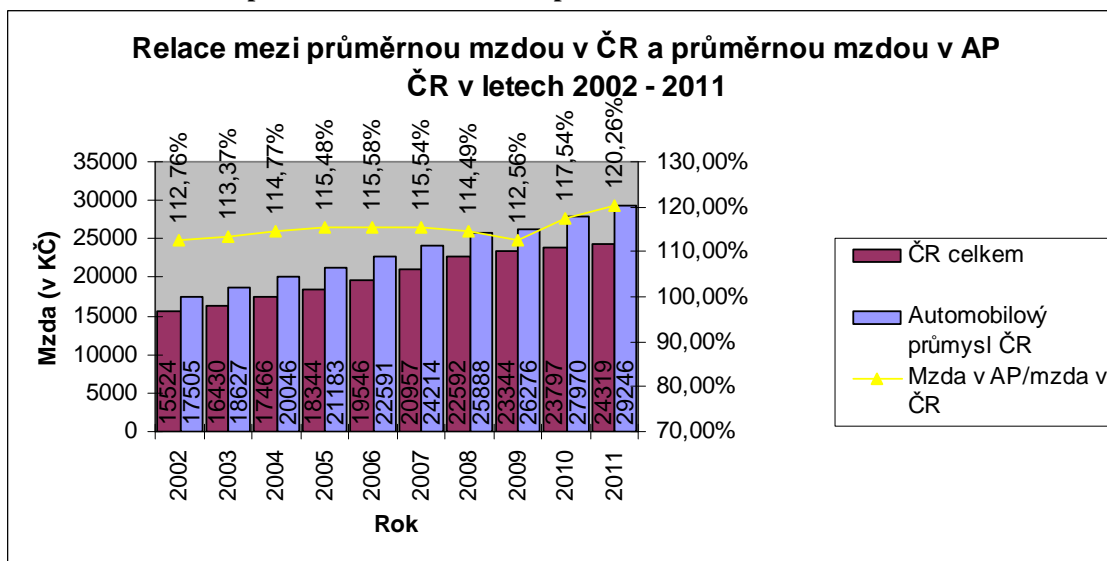
Tabulka č. 23 Počet zaměstnanců a meziroční změny počtu zaměstnanců v automobilovém průmyslu ČR v letech 2000 – 2011

Rok	Počet zaměstnanců	Meziroční změna
2000	114 740	-
2001	122 020	106,3
2002	126 144	103,4
2003	125 961	99,9
2004	134 353	106,7
2005	144 552	107,6
2006	148 085	102,4
2007	157 433	106,3
2008	157 354	99,9
2009	134 974	85,8
2010	143 058	106,0
2011	150 541	105,2

Zdroj: ČSÚ, 2012; vlastní zpracování

Tabulka č. 25 ukazuje rostoucí stav počtu zaměstnanců v automobilovém průmyslu v letech 2001 a 2002. Pak ovšem v roce 2003 došlo k velice mírnému poklesu. Tento pokles měl několik důvodů. V první řadě to byl pokles výroby v letech 2002 a 2003. V případě, že 2 roky po sobě klesá poptávka a klesá výroba, je zcela pochopitelné, že může dojít k poklesu také v zaměstnanosti. Dalším faktorem pak mohl být krach společnosti LIAZ, která ukončila svou činnost právě na konci roku 2003. Od roku 2004 až do konce roku 2007 pak v automobilovém průmyslu zaměstnanost pouze rostla, a to velmi citelně. Od 4. čtvrtletí roku 2003 do 4. čtvrtletí 2007 stoupl počet zaměstnanců v automobilovém průmyslu o 24,99%. Velice mírný pokles pak přišel na konci roku 2008, což byl však pouze začátek. Následky oživení domácí i zahraniční poptávky zlevňováním vozů byly zmíněny v podkapitole 4.1.10. Bylo tak nutné snížit náklady, kde to jen šlo, a tak se rok 2009 nesl ve snižování mzdových nákladů v podobě propouštění. Tento vývoj trval až do roku 2010, kdy už však na konci roku došlo opět k růstu počtu zaměstnanců oproti 4. čtvrtletí roku 2009. Tento trend, trend opět rostoucí zaměstnanosti v automobilovém průmyslu ČR, se podařilo udržet i v roce 2011. I přes tento statistický růst však do konce roku 2011 nedosáhla zaměstnanost v automobilovém průmyslu hodnoty z konce roku 2008. Ve zmiňované podkapitole 4.1.10 byla také uváděna stagnace mezd v roce 2008. Na vývoj mezd v automobilovém průmyslu se můžeme podívat na grafu č. 13. Zároveň lze na tomto grafu vyzorovat relaci mezi průměrnou mzdou v ČR a mezi průměrnými mzdami v automobilovém průmyslu.

Graf č. 9 Relace mezi průměrnou mzdou v ČR a průměrnou mzdou v AP ČR v letech 2002 – 2011



Zdroj: AutoSAP, 2012

Na tomto grafu můžeme vidět, že mzda v automobilovém průmyslu rostla od roku 2002 až do roku 2011 bez jediného propadu. Největší nárůst nastal mezi lety 2003 a 2004, o 7,62%. Naopak nejmenší byl pochopitelně mezi lety 2008 a 2009, pouze o 1,5%. Procentuelní meziroční změny ve vývoji průměrné mzdy v automobilovém průmyslu a ve vývoji průměrné mzdy v ČR lze vidět v tabulce č. 26.

Tabulka č. 24 Meziroční změny ve vývoji mezd v AP ČR a ve vývoji průměrné mzdy v ČR

Rok	Vývoj v AP (v %)	Celkový vývoj v ČR (v %)
2002	-	-
2003	6,41	5,84
2004	7,62	6,31
2005	5,67	5,03
2006	6,65	6,55
2007	7,18	7,22
2008	6,91	7,80
2009	1,50	3,33
2010	6,45	1,94
2011	4,56	2,19

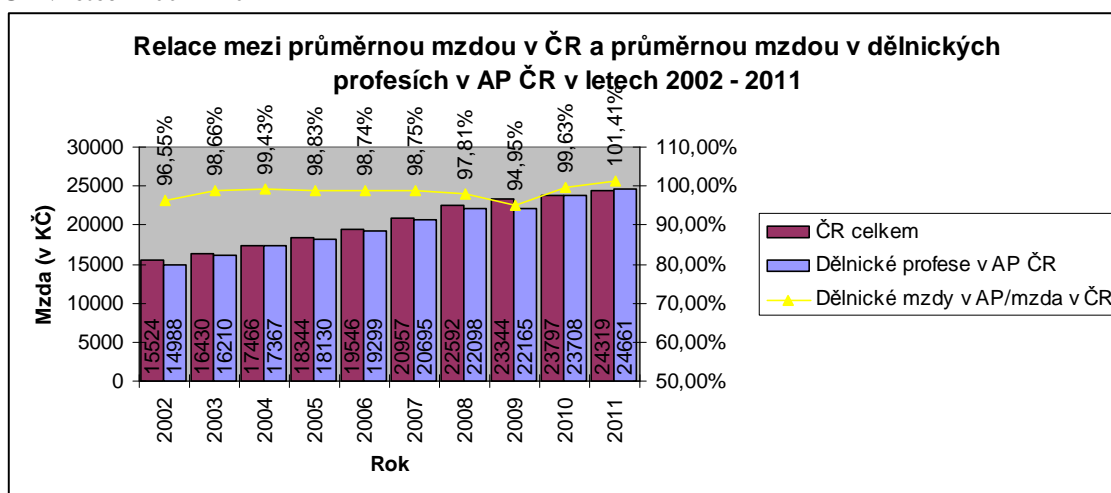
Zdroj: Vlastní zpracování, 2012

V tabulce č. 26 můžeme vidět, že v letech 2003 – 2005 rostla průměrná mzda v AP rychleji než celková průměrná mzda v ČR. V letech 2006 a 2007 bylo pak toto tempo růstu prakticky totožné. V letech 2008 a 2009 rostla naopak rychleji celková průměrná mzda v ČR než mzda v automobilovém průmyslu ČR. Od roku 2010 si však tyto pozice vyměnily a celková mzda ČR ve svém růstu za mzdami v automobilovém průmyslu opět zaostávala. V roce 2010 byl tento rozdíl nejcitelnější. V roce 2011 pak došlo ke

zmírnění tohoto rozdílu, přesto však i v tomto roce byl poměrně velký. Celkový mzdový růst v automobilovém průmyslu pak představoval v roce 2011 67,07% oproti roku 2002. Průměrná mzda v ČR pak vykázala tento růst ve výši 56,65%.

Pokud se ještě ale vrátíme ke grafu č. 13, můžeme ho shledat jasným důkazem toho, že průměrná mzda v automobilovém průmyslu se již několik let pohybuje nad průměrnou mzdou v ČR. Toto procento navíc není nijak zanedbatelné. Od roku 2002 do roku 2011 bylo nejnižší v roce 2009, ale i tak to bylo o 12,56% více, než kolik byla celková průměrná mzda v tomto roce. Svého maxima pak dosáhla v roce 2011, kdy předběhla celkovou průměrnou mzdu o více než 20%. Méně pozitivně už však vypadá srovnání celkové průměrné mzdy v ČR a průměrné mzdy v automobilovém průmyslu v dělnických profesích.

Graf č. 10 Relace mezi průměrnou mzdou v ČR a průměrnou mzdou v dělnických profesích v AP ČR v letech 2002 – 2011

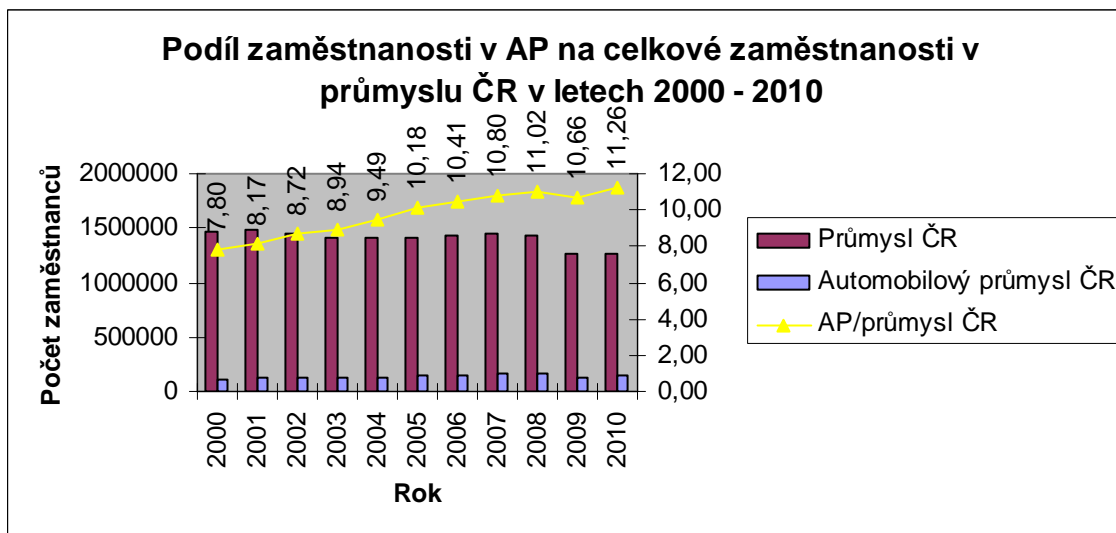


Zdroj: AutoSAP, 2012

Graf č. 14 ukazuje, že ačkoli celková průměrná mzda v odvětví automobilového průmyslu silně převyšuje celkovou průměrnou mzdu ČR, průměrná mzda v dělnických profesích zůstává pod průměrnou mzdou v ČR. Od roku 2002 až do roku 2010 se tato mzda pohybovala pod celkovou průměrnou mzdou. Zatímco v roce 2004 tomu tak bylo pouze o 0,57%, v roce 2009 tomu bylo o více než 5%. Rok 2009 představuje nejnižší procento od roku 2002. V roce 2011 však už i mzda v dělnických profesích předstihla celkovou průměrnou mzdu v ČR a to o 1,41%. Je však nutné si přiznat, že dělnické platy jsou často znatelně nižší než průměrná mzda v ČR. Automobilový průmysl lze tedy bez nadsázky označit za odvětví průmyslu s nadstandardním mzdovým ohodnocením.

Na závěr této kapitoly a celé této práce se ještě zaměříme na podíl zaměstnanosti v automobilovém průmyslu ČR vzhledem k celkové zaměstnanosti v průmyslu ČR. Vývoj tohoto podílu lze sledovat v grafu č. 15.

Graf č. 11 Podíl zaměstnanosti v AP na celkové zaměstnanosti v průmyslu ČR v letech 2000 - 2010



Zdroj: ČSÚ, 2012; vlastní zpracování

Z grafu č. 15 lze vysledovat další trend, kterým je neustále rostoucí podíl zaměstnanosti v automobilovém průmyslu ČR na celkové zaměstnanosti v průmyslu. Od roku 2000 představuje tento růst více než tři procentní body. Zatímco ve 4. čtvrtletí roku 2000 to bylo 7,80%, ve 4. čtvrtletí roku 2011 to bylo už 11,26%. Tento podíl v průběhu let stále rostl. V roce 2009 je pak vidět ojedinělý pokles, který se však velmi rychle opět změnil v růst.

Co se zaměstnanosti a mezd týče, lze tedy automobilový průmysl v ČR označit za odvětví ekonomiky, které zaměstnává stále více pracovníků, ačkoli tento trend na nějaký čas poznamenala hospodářská krize. Počet zaměstnanců však neroste pouze ruku v ruce s růstem ekonomiky a tvorbou nových pracovních míst, roste i co se podílu na celkové průmyslové zaměstnanosti týče. Mzdy v automobilovém průmyslu jsou pak silně nadprůměrné, dokonce v minulém roce byly až o 20% vyšší než průměrná mzda v České republice. V dělnických profesích dosahuje průměrná mzda přibližně stejné výše jako celková průměrná mzda v České republice.

Závěr

Cílem této práce bylo charakterizovat odvětví automobilového průmyslu České republiky a zhodnotit jeho vliv na naši ekonomiku v posledním desetiletí. Dále pak analyzovat vývoj vybraných ukazatelů automobilového průmyslu v ČR, konkrétně se jednalo především o výrobu, export a zaměstnanost. Zároveň pak bylo cílem popsat hlavní změny, ke kterým došlo v odvětví automobilového průmyslu ČR od sametové revoluce do dnešní doby.

V první řadě tato práce ukázala nejen vývoj automobilového průmyslu na našem území, ale také postoj společnosti k automobilovému průmyslu a jeho chápání státním aparátem, což pochopitelně úzce souvisí s historií a změnami politického zřízení u nás. Jak z této práce jasně vyplývá, automobilový průmysl získával postupem času čím dál tím větší vliv na ekonomiku. Počátky automobilového průmyslu nebyly nikterak lehké. Automobilový průmysl byl hned na svém počátku využíván za 1. světové války k válečným účelům, a následně pak v období 1. republiky pošlapáván a brzděn důsledkem nepochopení svého významu pro budoucí rozvoj ekonomiky. Automobil byl dlouho brán pouze jako luxus, ne jako nutnost a prostředek k rychlejšímu rozvoji. Po druhé světové válce byl pak automobilový průmysl zestátněn a částečně orientován na válečnou výrobu. V tomto období byl však už akceptován a pochopen jako nepostradatelný pro ekonomiku, armádu i pro obyvatelstvo. Přesto u nás v tomto období přetrvával s mírnou nadsázkou názor „hlavně, že to jede“. Automobil se bral čistě jako prostředek ke splnění svého účelu a nehledělo se příliš na jeho kvalitu ani na jeho bezpečnost. Vždyť až v roce 1970 byla v tehdejší Československu zavedena povinnost používat bezpečnostní pásy. (Kuba, 1986, s. 284) Postupem času začal být kladen čím dál tím větší důraz i na bezpečnost. Automobily začaly být dostupnější a po roce 1989 se stala nabídka prakticky neomezenou. Dnes už automobil není považován za zbytečný luxus, který si mohou dovolit jen ti nejbohatší. Ba naopak, automobily jsou čím dál více dostupnější široké veřejnosti. Stejně tak je neoddiskutovatelným faktem, že automobil není zbytečným. Dnes stojí na dopravě a logistice prakticky celý náš stát. Postupně také z České republiky mizí názor, že automobil je pouze prostředek pro splnění svého účelu a že nejdůležitější je, aby vůbec jezdil. V silném konkurenčním boji automobilových výrobců je nejdůležitější, aby člověk ochoten zaplatit si trochu vyšší cenu výměnou za kvalitu. Dnes už se tedy nehledí pouze na účel a cenu, ale i na jízdní vlastnosti, image,

bezpečnost a šetrnost k životnímu prostředí. Tento názorový vývoj, který detailně zachycuje právě praktická část této práce, trval naší společnosti zhruba jedno století.

V praktické části této práce jsme podrobně zkoumali vliv automobilového průmyslu na ekonomiku a zásadní změny, které nastaly od sametové revoluce do dnešní doby. V první řadě je to přeorientování z Východu na Západ, které vedlo k větší konkurenci na domácím trhu. Jak tato práce dokazuje, s tímto si nedokázali poradit domácí výrobci nákladních vozů a došlo tak k odklonu od výroby nákladních vozů, jejíž význam stále klesá. Právě tak byl prokázán stále se snižující podíl exportu nákladních vozů na celkovém exportu automobilového průmyslu. Tento podíl byl ještě v roce 1993 přibližně 20%, v dnešní době je však prakticky zanedbatelný a nedosahuje ani 1% z celkového exportu. Další trend, který tato práce potvrdila, je neustále rostoucí závislost české automobilové výroby na zahraničí. Konkrétně je teď na mysli dovoz komponentů a dílů potřebných pro domácí výrobu. Zatímco v období socialismu byla výroba poměrně soběstačná, v 90. letech 20. století tato závislost neustále rostla.

Zajímavá jsou zjištění, která vyplynula z našeho výzkumu, zabývajícího se automobilovým průmyslem ČR ve 21. století. Dokázala v první řadě rostoucí význam výroby a exportu osobních vozů. V České republice připadá více než 99,5% z celkové výroby na výrobu osobních vozů. Dále byl pomocí faktů a čísel podpořen předpoklad z 90. let, že výroba nákladních vozů bude mít stále menší vliv na náš automobilový průmysl. Na druhé straně byla dokázána rostoucí výroba autobusů, ne však co se podílu na celkové výrobě týče, tam získávají osobní vozy rok co rok silnější postavení. Dále se podařilo prokázat sílící význam exportu pro domácí automobilový průmysl. Podíl exportu na celkovém prodeji stoupl za posledních 11 let o 14 procentních bodů a v roce 2011 tak představoval export více než 95% z celkového prodeje. Ruku v ruce s tímto faktem jde pak klesající význam tuzemského prodeje. Také podíl exportu AP na celkovém exportu ČR stoupal. Tento vývoj se podařilo prokázat, když byla doložena čísla, jasně ukazující růst tohoto podílu z 8,97% v roce 1996 na 18,97% v roce 2010.

V poslední části této práce byly zkoumány mzdy a zaměstnanost v automobilovém průmyslu. Bylo prokázáno, že v automobilovém průmyslu jsou mzdy značně nadprůměrné a v minulém roce se pohybovaly zhruba 20% nad průměrnou mzdou v ČR. Slabší ukazatel byl u mezd v dělnických profesích. I zde se však v posledních letech tato průměrná mzda blížila průměrné mzdě ČR, v roce 2011 ji dokonce o 1,41% předstihla. Je však nutno si přiznat, že dělnické platy jsou často

znatelně nižší než průměrná mzda v ČR. Automobilový průmysl lze tedy bez nadsázky označit za odvětví průmyslu s nadstandardním mzdovým ohodnocením. Celkovou zaměstnanost v automobilovém průmyslu pak tato práce prokázala jako rostoucí, ovšem nutno zmínit roky 2008 a 2009, kdy tento trend zvrátila ekonomická recese. Tato recese také stlačila cenu vozů, která však klesá až do dnešní doby. Stálé několikaleté snižování cen automobilů v ČR tato práce také dokázala. V úplném závěru práce byl také doložen jasný důkaz, který podpořil rostoucí podíl zaměstnanosti v AP na celkové zaměstnanosti v průmyslu ČR.

Lze tedy automobilový průmysl v posledních letech shrnout jako odvětví průmyslu, kde roste jak výroba, tak prodej. Kde roste export a to nejen číselně, ale i podíl exportu na celkovém exportu ČR. Stejně tak tomu je u zaměstnanosti, kde roste podíl zaměstnanosti v AP na celkové zaměstnanosti v průmyslu ČR.

Jsem přesvědčen, že díky mému výzkumu a interpretovaným datům mohu říci, že vliv automobilového průmyslu na ekonomiku ČR bude stále sílit, jak tomu bylo v posledním desetiletí. Pokud se tedy někdo na začátku minulého století opovážil říci, že automobil je zbytečný luxus, a měl odvahu brzdit rozvoj automobilového průmyslu, dnes už tomu tak jistě není. Rozhodně ne v České republice.

Seznam grafů

Graf č. 1 Výroba v ASAP 1939 - 1945	16
Graf č. 6 Počet vyrobených vozů v České republice v letech 1989 - 1999	22
Graf č. 7 Vývoj exportu a importu v automobilovém průmyslu ČR v letech 1993 - 1999	33
Graf č. 8 Podíl exportu nákladních vozů na celkovém exportu AP v letech 1993 - 1999	34
Graf č. 9 Výroba motorových vozidel v ČR v letech 2000 - 2011	50
Graf č. 10 Vývoj výroby nákladních vozů a autobusů v ČR v letech 2000 - 2011	50
Graf č. 11 Vývoj exportu a importu v automobilovém průmyslu ČR v letech 2000 - 2010	52
Graf č. 12 Podíl automobilového průmyslu na celkovém exportu ČR v letech 2000 - 2010	53
Graf č. 13 Relace mezi průměrnou mzdou v ČR a průměrnou mzdou v AP ČR v letech 2002 - 2011	55
Graf č. 14 Relace mezi průměrnou mzdou v ČR a průměrnou mzdou v dělnických profesích v AP ČR v letech 2002 - 2011	56
Graf č. 15 Podíl zaměstnanosti v AP na celkové zaměstnanosti v průmyslu ČR v letech 2000 - 2010	57
Graf č. 2 Výroba osobních vozů v ČSR v letech 1948 - 1989	69
Graf č. 3 Výroba nákladních vozů v ČSR v letech 1948 - 1989	69
Graf č. 4 Výroba autobusů v ČSR v letech 1948 - 1989	70
Graf č. 5 Výroba traktorů v ČSR v letech 1948 - 1989	70

Seznam tabulek

Tabulka č. 1 Procentuelní rozdělení exportu dopravních prostředků do socialistických a kapitalistických zemí v letech 1970 – 1989	20
Tabulka č. 4 Nejdůležitější odběratelé českých osobních a nákladních vozů v roce 1993	27
Tabulka č. 5 Nejdůležitější odběratelé českých osobních a nákladních vozů v roce 1994	28
Tabulka č. 6 Nejdůležitější odběratelé českých osobních a nákladních vozů v roce 1995	29
Tabulka č. 7 Nejdůležitější odběratelé českých osobních a nákladních vozů v roce 1996	30
Tabulka č. 8 Nejdůležitější odběratelé českých osobních a nákladních vozů v roce 1997	31
Tabulka č. 9 Nejdůležitější odběratelé českých osobních a nákladních vozů v roce 1998	32
Tabulka č. 10 Nejdůležitější odběratelé českých osobních a nákladních vozů v roce 1999	33
Tabulka č. 11 Vývoj výroby, tuzemského prodeje a exportu v automobilovém průmyslu ČR v roce 2000	38
Tabulka č. 12 Vývoj výroby, tuzemského prodeje a exportu v automobilovém průmyslu ČR v roce 2001	39
Tabulka č. 13 Vývoj výroby, tuzemského prodeje a exportu v automobilovém průmyslu ČR v roce 2002	40
Tabulka č. 14 Vývoj výroby, tuzemského prodeje a exportu v automobilovém průmyslu ČR v roce 2003	41
Tabulka č. 15 Vývoj výroby, tuzemského prodeje a exportu v automobilovém průmyslu ČR v roce 2004	42
Tabulka č. 16 Vývoj výroby, tuzemského prodeje a exportu v automobilovém průmyslu ČR v roce 2005	43
Tabulka č. 17 Vývoj výroby, tuzemského prodeje a exportu v automobilovém průmyslu ČR v roce 2006	44
Tabulka č. 18 Vývoj výroby, tuzemského prodeje a exportu v automobilovém průmyslu ČR v roce 2007	45
Tabulka č. 19 Hlavní odběratelé českých nákladních vozů v letech 2005 – 2007	45
Tabulka č. 20 Vývoj výroby, tuzemského prodeje a exportu v automobilovém průmyslu ČR v roce 2008	46
Tabulka č. 21 Vývoj výroby, tuzemského prodeje a exportu v automobilovém průmyslu ČR v roce 2009	47
Tabulka č. 22 Vývoj výroby, tuzemského prodeje a exportu v automobilovém průmyslu ČR v roce 2010	48
Tabulka č. 23 Vývoj výroby, tuzemského prodeje a exportu v automobilovém průmyslu ČR v roce 2011	49
Tabulka č. 24 Export a tuzemský prodej v automobilovém průmyslu ČR v letech 2000 – 2011	51
Tabulka č. 25 Počet zaměstnanců a meziroční změny počtu zaměstnanců v automobilovém průmyslu ČR v letech 2000 – 2011	54
Tabulka č. 26 Meziroční změny ve vývoji mezd v AP ČR a ve vývoji průměrné mzdy v ČR	55

Tabulka č. 2 Počet exportovaných automobilů značky Škoda na vybrané zahraniční trhy v letech 1966 – 1990, včetně procentuelního zastoupení na celkovém exportu firmy... 71

Tabulka č. 3 Počet vyvážených nákladních vozů na vybrané zahraniční trhy v letech 1971 – 1990, včetně procentuelního zastoupení na celkovém exportu nákladních vozů71

Seznam použitých symbolů a zkratek

AP – automobilový průmysl

ASAP – Akciová společnost pro automobilový průmysl

AZNP – Automobilové závody, národní podnik

CZK – česká koruna

ČSR – Československá republika

ČSSR – Československá socialistická republika

ČSÚ – Česká statistický úřad

EU – Evropská unie

HDP – hrubý domácí produkt

M1 – osobní vozy

mld. – miliarda

N1 – užitkové vozy

R-U – Rakousko-Uhersko

RVHP – Rada vzájemné hospodářské pomoci

SSSR – Svaz sovětských socialistických republik

tis. - tisíc

Seznam použité literatury

- DROBNÝ E., MINÁŘÍK S., *Československé automobily 1945-1985*. Bratislava: Alfa, 1985, 157 s. bez ISBN
- HÁJEK M., *Makroekonomická analýza české ekonomiky 1997 : vybrané problémy*. Praha: Česká národní banka, Institut ekonomie, 1997, 93 s. ISBN 80-238-2047-8
- KOŽÍŠEK P., KRÁLÍK J., *L&K - Škoda : 1895 - 1995. Díl 1, Laurin & Klement jest nejlepší známkou světa*. Praha: Motorpress, 1995, 249 s. ISBN 80-901749-1-4
- KOŽÍŠEK P., KRÁLÍK J., *L&K - Škoda : 1895-1995. Díl 2, Let okřídleného šípku*. Praha: Motorpress: MILPO, 1995, 347 s. ISBN 80-901749-3-0
- KRÁLÍK J., *Století motorismu: automobil v českých zemích*. Brno: Brněnské veletrhy a výstavy, 2001, 117 s. ISBN 80-85763-16-8
- KUBA A., *Automobil v srdci Evropy*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1986, 307 s. bez ISBN
- MANDELÍK, Petr. *Automobilový průmysl v České republice a na Slovensku. MM Průmyslové spektrum*. 2007, 10, s. 68. ISSN 1212-2572
- PAVLÍNEK, P. *A Successful Transformation? Restructuring of the Czech Automobile industry*. Heidelberg: Physica-Verlag, A Springer Company, 2008. 295 s.
doi:10.1007/978-3-7908-2040-9_1
- SCHEJBAL J., *Průmysl v České republice a Slovenské republice*. Praha: Český institut aplikované ekonomie, 1994, 163 s. bez ISBN
- ŽÍDEK L., *Transformace české ekonomiky: 1989-2004*. Praha: C.H. Beck, 2006, 304 s. ISBN 80-7179-922-X
- AUTOFOX. *Pokles ceny nových automobilů v roce 2009*. [online] [cit. 2012-04-14], Dostupné z: <http://www.autofox.cz/index.php?id=15655>
- AUTOSAP. *Podíl firem AP na celkovém exportu ČR*. [online]. Praha: AutoSAP, 2011. [cit. 2012-04-16], Dostupné z: <http://www.autosap.cz/default2.asp?page={4A86501A-BBD5-4B8F-AE57-397BC8051C9A}>
- AUTOSAP. *Přehled tuzemské výroby a odbytu vozidel od roku 1999 do roku 2011*. [online]. Praha: AutoSAP, 2012. [cit. 2012-04-10], Dostupné z:

<http://www.autosap.cz/default2.asp?page={AA5259CF-5C40-4A96-BAE7-C805CB7ACC66}>

AUTOSAP *Výrobci vozidel a nástaveb*. [online] [cit. 2012-03-16], Dostupné z: <http://www.autosap.cz/sfiles/Final.htm>

BUSINESSINFO. *Seznam NACE*. [online] [cit. 2012-03-16], Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cz/nace/>

Český statistický úřad. [online] Praha: Český statistický úřad, 2012, Aktualizace 12.3.2012, [cit. 2012-04-18] Dostupné z: http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/pru_cr

Český statistický úřad. [online databáze] Praha: Český statistický úřad, 2008 [cit. 2012-04-14] Dostupné z: <http://apl.czso.cz/pll/stazo/STAZO.STAZO>

ČSÚ. *Export automobilového průmyslu České republiky v letech 1993 – 1999*. [online] Praha: ČSÚ, 2000 [cit. 2012-04-29] Dostupné z: <http://www.ulozto.cz/x6ggyhX/ap-cr-export-1993-1999-csu-2000-vlastni-zpracovani-xls>

ČSÚ. *Import automobilového průmyslu České republiky v letech 1993 – 1999*. [online] Praha: ČSÚ, 2000 [cit. 2012-04-29] Dostupné z: <http://www.ulozto.cz/xffY2e7/ap-cr-import-1993-1999-csu-2000-vlastni-zpracovani-xls>

ČSÚ. *Vybrané ukazatele národního hospodářství od roku 1995*. [online]. Praha: ČSÚ, 2011. [cit. 2012-04-12], Dostupné z: <http://www.czso.cz/csu/2011edicniplan.nsf/kapitola/0001-11-2010-0100>

ČSÚ. *Vývoj české ekonomiky v roce 2008*. [online]. Praha: ČSÚ, 2009. [cit. 2012-04-14], Dostupné z: http://www.czso.cz/csu/2008edicniplan.nsf/publ/1109-08-v_roce_2008

FINANCE. *Spotřebitelský úvěr*. [online] [cit. 2012-04-10], Dostupné z: <http://www.finance.cz/uvery-a-pujcky/hotovostni-pujcky/abeceda-hotovostnich-uveru/co-je-to-spotrebitelsky-uver/>

FINANČNÍ NOVINY. *1. automobil v R-U*. [online] [cit. 2012-03-16]. Dostupné z: <http://www.financninoviny.cz/zajimavosti/zpravy/bromovsky-vybudoval-uspesnou-strojirnu-a-byl-u-zrodu-automobilu/632898>

KALÁB, Vladimír. Prodej nových aut v roce 2010 bude ve znamení cenových dostihů. [online] *Hospodářské noviny*, 2010, ISSN 1213 – 7693 [cit 2012-04-15], Dostupné z:

<http://hn.ihned.cz/c1-39765310-prodej-novych-aut-v-roce-2010-bude-ve-znameni-cenovych-dostihu>

SŮRA, Jan. Ceny aut dál klesají. Na nejlevnější stačí sedm platů. [online] *MF DNES*, 2011, 8, ISSN 1213-0702 [cit 2012-04-15], Dostupné z: http://ekonomika.idnes.cz/ceny-aut-dal-klesaji-na-nejlevnejsi-staci-sedm-platu-fhs-/ekonomika.aspx?c=A110707_201717_ekonomika_abr

TATRA, a.s. *I. sériově vyráběný automobil v českých zemích*. [online] [cit 2012-03-16]. Dostupné z: <http://www.tatra.cz/o-spolecnosti/historie-tatry/historie-a-milniky/>

TPCA. *O nás*. [online] [cit. 2012-04-12], Dostupné z: <http://www.tpca.cz/cz/o-nas>

VANĚK, Petr. *Společnost HMMC v roce 2010*. [online] tisková zpráva, Nošovice, Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. [cit. 2012-04-14], Dostupné z: http://www.hyundai-motor.cz/index.php?rubrika=media_zprava&id=117

Seznam příloh

Příloha A: Graf č. 2

Příloha B: Graf č. 3

Příloha C: Graf č. 4

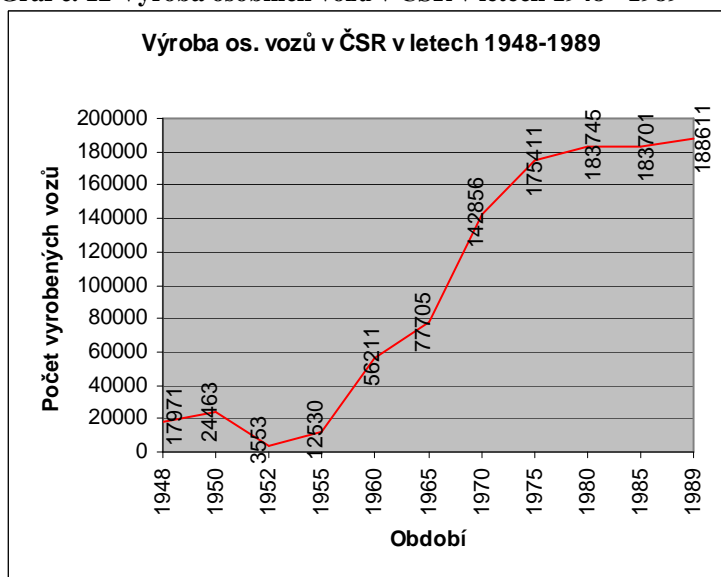
Příloha D: Graf č. 5

Příloha E: Tabulka č. 2

Příloha F: Tabulka č. 3

Příloha A

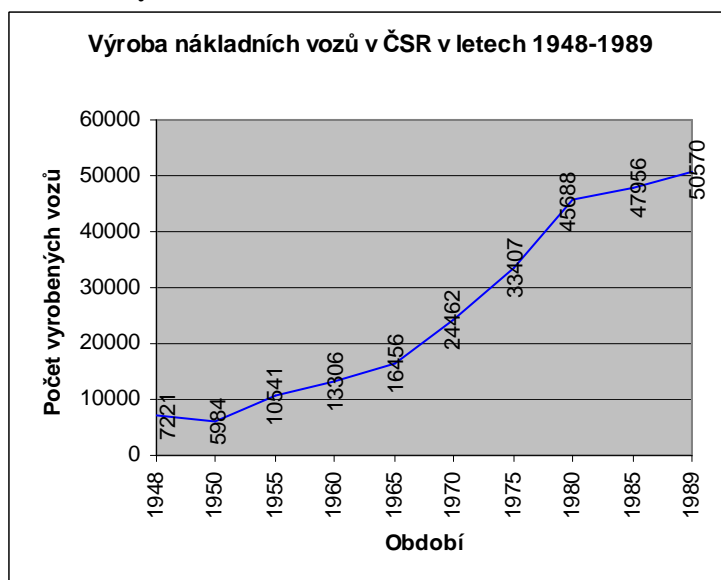
Graf č. 12 Výroba osobních vozů v ČSR v letech 1948 - 1989



Zdroj: Zpracováno podle (Pavlínek, 2008)

Příloha B

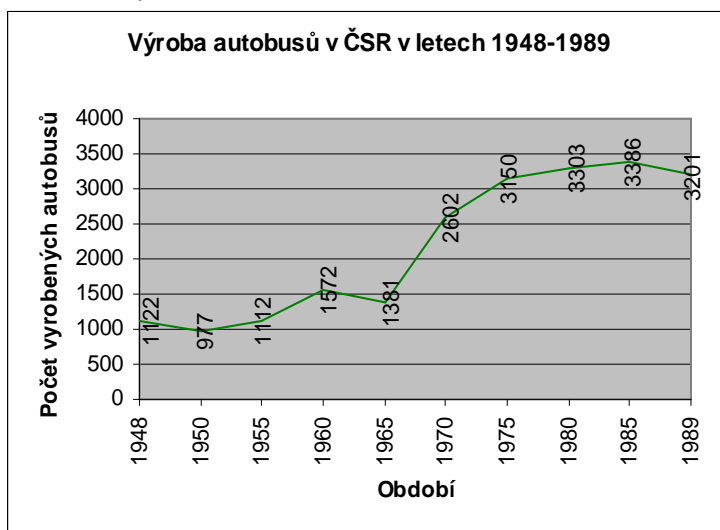
Graf č. 13 Výroba nákladních vozů v ČSR v letech 1948 - 1989



Zdroj: Zpracováno podle (Pavlínek, 2008)

Příloha C

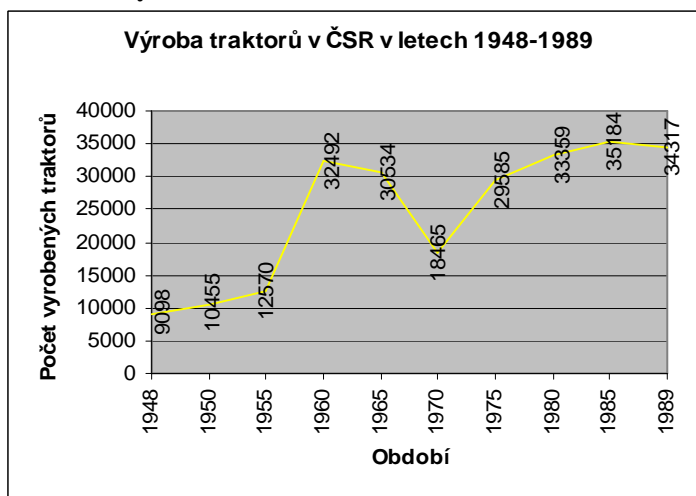
Graf č. 14 Výroba autobusů v ČSR v letech 1948 – 1989



Zdroj: Zpracováno podle (Pavlínek, 2008)

Příloha D

Graf č. 15 Výroba traktorů v ČSR v letech 1948 – 1989



Zdroj: Zpracováno podle (Pavlínek, 2008)

Příloha E

Tabulka č. 25 Počet exportovaných automobilů značky Škoda na vybrané zahraniční trhy v letech 1966 – 1990, včetně procentuelního zastoupení na celkovém exportu firmy

Období	Východní Německo		Maďarsko		Jugoslávie		Západní Německo		Velká Británie	
	Počet	%	Počet	%	Počet	%	Počet	%	Počet	%
1966-70	15 915	26	4 366	7	16 374	22	3 245	5	1 833	2
1971-75	18 144	22	11 070	13	13 930	16	3 852	5	7 663	9
1976-80	17 634	20	12 365	15	9 522	11	2 732	3	9 780	12
1981-85	9 427	10	13 923	17	2 478	3	3 931	5	9 995	13
1986-90	1 425	2	10 135	17	2 569	4	5 909	10	13 711	22

Zdroj: Vlastní zpracování, zpracováno podle (Pavlínek, 2008, s. 56)

Příloha F

Tabulka č. 26 Počet vyvážených nákladních vozů na vybrané zahraniční trhy v letech 1971 – 1990, včetně procentuelního zastoupení na celkovém exportu nákladních vozů

Období	Ukrajina (součást SSSR)		Bulharsko		Polsko		Východní Německo		Celkem	
	Počet	%	Počet	%	Počet	%	Počet	%	Počet	%
1971-75	2 298	24	1 494	15	2 214	23	768	8	6 774	70
1976-80	3 644	26	2 658	18	2 333	16	1 233	9	9 868	69
1981-85	8 702	47	2 412	12	1 760	9	624	3	13 498	71
1986-90	9 393	47	1 497	7	2 757	15	401	2	14 048	71

Zdroj: Vlastní zpracování, zpracováno podle (Pavlínek, 2008, s. 56)

Abstrakt

JESZE, L. *Vliv automobilového průmyslu na ekonomiku ČR*. Bakalářská práce. Cheb: Fakulta ekonomická ZČU v Plzni, 68 s., 2012

Klíčová slova: automobilový průmysl, motorová vozidla, export, import, výroba, zaměstnanost, mzdy, vývoj

Jako téma své bakalářské práce jsem si zvolil „Vliv automobilového průmyslu na ekonomiku ČR“. Motivací pro výběr tématu byla snaha zachytit vývoj automobilového průmyslu v České republice ve vztahu k ekonomice v průběhu různých historických úseků, politických a ekonomických změn, které tento vývoj provázely. Cílem bylo nejen charakterizovat a popsat, ale hlavně analyzovat vývoj vybraných ukazovatelů, jako jsou výroba, export a zaměstnanost.

První část práce je věnována charakteristice odvětví automobilového průmyslu České republiky a změnám, kterými toto průmyslové odvětví procházelo od svého vzniku dodnes. V další části práce jsou pak popisovány hlavní změny v odvětví automobilového průmyslu České republiky, ke kterým došlo od 90. let minulého století. Poslední část je věnovaná analýze vybraných ukazatelů automobilového průmyslu ČR a celkového vlivu automobilového průmyslu na naši ekonomiku.

Dospěli jsme k zajímavým závěrům. Analýza dokázala, že v 21. století má výroba a export automobilů pro naši ekonomiku stále větší význam. V České republice pak připadá více než 99,5% z celkové výroby vozů na výrobu automobilů osobních. Bylo též prokázáno, že v automobilovém průmyslu jsou mzdy značně nadprůměrné a v minulém roce se pohybovaly zhruba 20% nad průměrnou mzdou v ČR. Celkovou zaměstnanost v automobilovém průmyslu pak tato práce prokázala jako trvale rostoucí, ovšem nutno zmínit roky 2008 a 2009, kdy tento trend zvrátila ekonomická recese. Tato recese také stlačila cenu vozů, která však klesá až do dnešní doby.

Věřím, a výsledky analýzy jsou toho důkazem, že vliv automobilového průmyslu na vývoj ekonomiky v České republice bude i nadále růst a sílit. Doufám, že moje práce poskytne čtenářům z řad odborníků i laické veřejnosti ucelený pohled na vývoj i další perspektivy rozvoje automobilového průmyslu i ekonomiky a snad se stane východiskem k dalšímu studiu této problematiky.

Abstract

JESZE, L. *Influence of the automotive industry on the economy of the CR*. Bachelor Thesis. Cheb: Faculty of Economics, University of West Bohemia in Pilsen, 68 p., 2012

Key words: automotive industry, motor vehicles, export, import, production, employment, wages, development

As the theme of my thesis, I chose "Influence of the Automotive Industry on the economy of the CR". The motivation for my choice was to capture the development of the automotive industry in the Czech Republic in relation to the economy during different historical periods, and different political and economic changes that this development accompanied. The goal was not only to characterize and describe the events, but also to analyze the development of selected indicators, such as production, exports and employment.

The first part is devoted to characterizing the automotive industry of the Czech Republic and changes the industry went through since its establishment until today. The next section describes the main changes that occurred during the 1990's. The last section is an analysis of selected indicators of the automotive industry and the overall impact of the automobile industry on the Czech economy.

I came to interesting conclusions: My analysis proved that in the 21st century, the effect of the production and export of cars on our economy was becoming increasingly important. More than 99.5% of the cars manufactured in the Czech Republic are passenger cars. It was also shown that wages in the automotive industry are significantly above average and last year moved around 20% above the average wage in the CR. Total employment in the automotive industry has proved to be consistently growing, however it is necessary to mention that in 2008 and 2009, the global economic recession reversed this trend. The recession also pushed the costs of cars down, and prices continue to diminish still today.

I believe, and my analysis results evidence, that the affect the automotive industry has on the economic development in the Czech Republic will continue its growth and grow stronger. I hope my thesis will provide readers, experts, and the general public a comprehensive view of the development and further prospects of the automotive industry and the economy, and hopefully will become the basis for further study of this issue.