

Vysoká škola ekonomická v Praze

Národohospodářská fakulta

Hlavní specializace: Národní hospodářství



ANALÝZA AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU
V ČESKÉ REPUBLICE A VE SLOVENSKÉ
REPUBLICE VE ZKOUMANÉM OBDOBÍ
2005 – 2016 S PŘIHLÉDNUTÍM
K INTERVENCIONISTICKÉ POLITICE
ŠROTOVNÉHO

bakalářská práce

Autor: Ota Tořínský

Vedoucí práce: Ing. et Ing. Martin Zeman

Rok: 2017

Prohlašuji na svou čest, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně a s použitím uvedené literatury.

Ota Tořinský

V Praze, dne 10. 5. 2016

Poděkování

Rád bych poděkoval vedoucímu své práce Ing. et Ing. Martinu Zemanovi, za konzultace během zpracovávání práce, podnětné rady a připomínky. Dále bych chtěl poděkovat Bc. et Bc. Davidu Kovandovi, za užitečné poznámky a především za psychickou podporu. Mé díky patří také mým rodičům, kteří mě během celého studia podporovali.



ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Zpracovatel : **Ota Tořinský**
Studijní program: **Ekonomie a hospodářská správa**
Obor: **Národní hospodářství**
Název tématu: **Analýza automobilového průmyslu v České republice
a v Slovenské republice ve zkoumaném období 2005 – 2016
a s přihlédnutím k intervencionistické politice šrotovného**

Zásady pro vypracování:

1. Cíl práce
Cílem bakalářské práce bude analýza vývoje prodaných osobních automobilů na Slovenské republice a České republice od roku 2005 do roku 2016. Zkoumanou hypotézou práce bude, že státní zásah v podobě šrotovného podpořil domácí poptávku po automobilech pouze v roce 2009, kdy program probíhal. Další hypotézou je, že v následujícím roce poklesla poptávka na Slovensku.
2. Význam, aktuálnost nebo očekávaný přínos zvoleného tématu
Automobilový průmysl patří dlouhodobě mezi hlavní odvětví v české i slovenské ekonomice. Hospodářská krize v roce 2009 výrazně zasáhla obě zkoumané ekonomiky a jejich automobilový průmysl. Vláda Slovenské republiky se rozhodla zasáhnout do hospodářského cyklu intervencionistickým opatřením – šrotovným. Vláda České republiky toto opatření nezvolila. S odstupem času je vhodné zkoumat tento protekcionistický zásah a komparovat vývoj automobilového průmyslu v České republice a na Slovenské republice.
3. Teoretická část
Teoretická část práce se zaměří na zásahy státu do ekonomiky z pohledu různých ekonomických škol. V další části se práce zaměří na školu veřejné volby, především na zájmové skupiny, dobývání renty a politický cyklus. Metodou teoretické části budou primárně literární rešerše.
4. Charakteristika praktické části
Praktická část bakalářské práce začne popisem automobilového průmyslu na Slovenské republice a České republice v průběhu zkoumaného období, ve kterém probíhala ekonomická krize. Komplexní analýza automobilového průmyslu bude založená na analýze a komparaci primárně údajů o prodejnosti osobních automobilů a zaměstnanosti v automobilovém průmyslu. Speciální analýza bude věnovaná intervencionistické politice šrotovného, která probíhala v roce 2009 i na Slovensku a významně ovlivnila automobilový průmysl. Hlavní metodou praktické části bude analýza, komparace a dedukce.
5. Klíčová slova
šrotovné, intervencionistická politika, automobilový průmysl

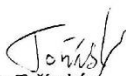
Rozsah práce: min. 45 normostran

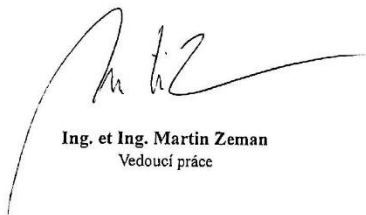
Seznam odborné literatury:

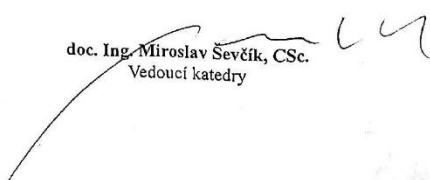
1. ROTHBARD, M.N. *Man, economy, and state : a treatise on economic principles with Power and market : government and the economy*. Auburn: Ludwig von Mises Institute, 2009. ISBN 978-1-933550-99-2.
2. CARLTON, D W. – PERLOFF, J M. *Modern industrial organization*. Reading: Addison-Wesley, 2000. ISBN 0-321-01145-7.
3. SHY, O. *Industrial organization : theory and applications*. Cambridge: MIT Press, 1995.
4. BUCHANAN, J M. – TULLOCK, G. *The calculus of consent : logical foundations of constitutional democracy*. [Ann Arbor]: University of Michigan, 1962. ISBN 0-472-06100-3.
5. ADDA, Jérôme, COOPER, Russell. 2000. Balladurette and Juppette: A Discrete Analysis of Scrapping Subsidies. *Journal of Political Economy* 108 (4): 778–806 (August) <http://www.jstor.org/stable/10.1086/316096>
6. SCHIRALDI, Pasquale. "Automobile Replacement: a Dynamic Structural Approach." *The RAND Journal of Economics*, vol. 42, no. 2, 2011, pp. 266–291., www.jstor.org/stable/23046799

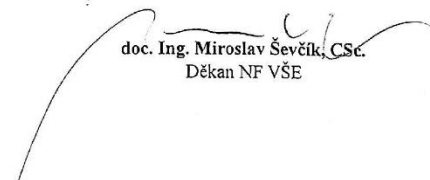
Datum zadání bakalářské práce: březen 2017

Termín odevzdání bakalářské práce: květen 2017


Ota Tořinský
Řešitel


Ing. et Ing. Martin Zeman
Vedoucí práce


doc. Ing. Miroslav Ševčík, CSc.
Vedoucí katedry


doc. Ing. Miroslav Ševčík, CSc.
Děkan NF VŠE

Abstrakt

Bakalářská práce analyzuje automobilový průmysl v České a Slovenské republice v období 2005 – 2016. Ve zkoumaném období proběhla ekonomická krize, na kterou se slovenská vláda rozhodla v roce 2009 zareagovat zavedením šrotovného, v České republice šrotovné nikdy zavedeno nebylo. Cílem práce je analýza prodeje osobních vozů v obou zemích ve zkoumaném období 2005 – 2016. Práce dochází k závěru, že šrotovné na Slovensku v roce 2009 zvýšilo poptávku po osobních automobilech, avšak v roce 2010 tato poptávka výrazně klesla. Práce rovněž dochází k závěru, že z dlouhodobého hlediska mělo šrotovné na domácí prodej osobních vozů negativní vliv.

Klíčová slova: automobilový průmysl, Česká republika, Slovenská republika, intervencionistická politika, šrotovné, prodej osobních automobilů

JEL klasifikace: H30, L62

Abstract

The bachelor thesis analyzes automotive industry in the Czech Republic and the Slovak Republic in the period from 2005 to 2016. The economic crisis took place during this period and the Slovak government decided to react in 2009 with the introduction of scrapping program, however the scrapping program was never introduced in the Czech Republic. The aim of the thesis is to analyze sales of passenger cars in both countries in the period from 2005 to 2016. The thesis concludes that scrapping program in Slovakia in 2009 increased the demand for passenger cars, but in 2010 this demand decreased significantly. The thesis also concludes that the scrapping program has had a negative impact for domestic sales of passenger cars in the long run.

Key words: automotive industry, the Czech Republic, the Slovak Republic, interventionism, scrapping program, passenger car sales

JEL classification: H30, L62

Obsah

Úvod.....	9
1. Státní zásahy pohledem vybraných ekonomických škol	11
1.1. Klasická politická ekonomie	11
1.1.1. Adam Smith	11
1.2. Keynesiánství	12
1.2.1. John Maynard Keynes	12
1.3. Rakouská ekonomická škola	14
1.3.1. Murray Newton Rothbard	15
1.4. Behaviorální ekonomie	17
1.4.1. Libertariánský paternalismus	18
2. Škola veřejné volby	19
2.1. Zájmové skupiny	19
2.2. Dobývání renty	20
2.3. Politický cyklus	21
2.4. Asymetrie informací.....	23
2.5. Morální hazard	24
3. Automobilový průmysl v České republice	25
3.1. ŠKODA AUTO a.s.....	25
3.1.1. Výroba v ŠKODA AUTO.....	26
3.1.2. Zaměstnanost v ŠKODA AUTO	27
3.2. Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech, s.r.o.....	28
3.2.1. Investiční pobídka pro TPCA	28
3.2.2. Výroba v TPCA	29
3.2.3. Zaměstnanost v TPCA	30
3.3. Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o.	31
3.3.1. Investiční pobídka pro HMMC	32
3.3.2. Výroba v HMMC	32
3.3.3. Zaměstnanost v HMMC.....	33
4. Automobilový průmysl ve Slovenské republice.....	34
4.1. Volkswagen Slovakia, a.s.	34
4.1.1. Výroba ve VW Slovakia	35
4.1.2. Zaměstnanost ve VW Slovakia.....	36

4.2.	PCA Slovakia, s.r.o.	37
4.2.1.	Výroba v PCA Slovakia.....	37
4.2.2.	Zaměstnanost v PCA Slovakia	38
4.3.	Kia Motors Slovakia s.r.o.....	39
4.3.1.	Výroba v KMS.....	39
4.3.2.	Zaměstnanost v KMS.....	40
5.	Hospodářská krize a program šrotovného	41
5.1.	Příčiny hospodářské krize z roku 2008	41
5.2.	Intervencionistické opatření – šrotovné	43
5.3.	Klady a zápory šrotovného.....	43
5.4.	Zavedení a průběh šrotovného ve Slovenské republice	45
5.4.1.	První kolo šrotovného	46
5.4.2.	Druhé kolo šrotovného.....	48
5.5.	Výsledky šrotovného na Slovensku	49
5.6.	Pokus o zavedení šrotovného v České republice	54
6.	Prodej osobních automobilů v České a Slovenské republice ve sledovaném období 2005 – 2016	55
6.1.	Prodej osobních automobilů v České republice	56
6.2.	Prodej osobních automobilů ve Slovenské republice	57
	Závěr	59
	Seznam obrázků, grafů a tabulek	64
	Seznam použitých zdrojů.....	65
	Literární a internetové zdroje	65
	Legislativní dokumenty a ostatní zdroje	70

Úvod

Automobilový průmysl patří dlouhodobě mezi nejdůležitější odvětví české i slovenské ekonomiky, výrazně se podílí na HDP, zaměstnanosti i exportu. Obě země, které jsou exportně orientované, zasáhla ekonomická krize, kvůli které poklesla poptávka i po nových automobilech. Vlády přicházely s různými protikrizovými opatřeními, které měly za úkol tlumit následky ekonomické krize. Jedním z těchto intervencionistických opatření bylo i tzv. šrotovné, které zavedlo mnoho evropských zemí včetně Slovenské republiky. Účelem šrotovného bylo zvýšit poptávku po nových vozech, a tím pomoci automobilovému průmyslu. Výjimkou však byla Česká republika, ve které takovéto opatření nebylo nikdy uvedeno do praxe.

Teoretická část práce je rozdělena na dvě kapitoly. První kapitola teoretické části práce se věnuje různým pohledům vybraných ekonomických škol na zasahování státu do trhu. Jsou zde představeny myšlenky ekonomů, kteří zastávají program Laissez-faire¹, jako další jsou zde prezentovány ideje ekonomů, kteří této doktríně oponují a státní zásahy do trhu naopak obhajují. Zmíněny jsou rovněž i myšlenky ekonomů rakouské školy, jakožto představitelů libertarianismu. V poslední podkapitole je vybrán pohled behaviorální ekonomie, především jsou zde vysvětleny myšlenky libertariánského paternalismu, který má pomoci lidem nacházet vhodná východiska. Druhá kapitola teoretické části práce se věnuje škole veřejné volby. V této kapitole jsou vysvětleny problematiky zájmových skupin a s tím spojeného dobývání renty, dále je zde vysvětlena teorie politického cyklu, asymetrie informací a morální hazard. Metodou teoretické části práce jsou především rešerše odborné literatury.

Praktická část práce je rozdělena do čtyř kapitol. V první kapitole je analyzován automobilový průmysl v České republice ve zkoumaném období od roku 2005 do roku 2016. V této kapitole je zmíněna důležitost automobilového průmyslu pro ekonomiku České republiky. Dále se tato kapitola věnuje analýze největších výrobců automobilů v České republice ve zkoumaném období – ŠKODA AUTO a.s., TPCA Czech s.r.o. a Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. Druhá kapitola analyzuje situaci automobilového průmyslu ve Slovenské republice ve stejném zkoumaném období. V této kapitole je analyzován automobilový průmysl v kontextu celé slovenské ekonomiky, dále

¹ Laissez-faire je ekonomická doktrína, která v zásadě odmítá zásahy státu do ekonomiky.

je analyzována situace největších společností, které vyrábějí automobily na území Slovenské republiky – Volkswagen Slovakia a.s., PCA Slovakia s.r.o. a Kia Motors Slovakia s.r.o. Třetí kapitola se zabývá samotným intervencionistickým opatřením v podobě šrotovného. V této kapitole jsou analyzovány příčiny, které vedly mnoho zemí k jeho zavedení a cíle, které mělo šrotovné přinést. Jsou zde rovněž analyzovány klady a zápory tohoto intervencionistického opatření. Dále je v této kapitole analyzován proces zavedení tohoto opatření, jeho průběh a výsledky ve Slovenské republice, v kontrastu s tím je analyzována situace nezavedení šrotovného v České republice. V poslední kapitole je analyzován prodej osobních automobilů v České republice a ve Slovenské republice ve zkoumaném období od roku 2005 do roku 2016. V rámci této kapitoly dojde k potvrzení, či vyvrácení stanovených hypotéz práce. Metodou praktické části práce je primárně analýza, komparace a dedukce.

Cílem bakalářské práce je analyzovat a komparovat prodej osobních automobilů v České a Slovenské republice ve zkoumaném období 2005 až 2016 a vyhodnotit stanovené hypotézy. Očekává se podobný trend prodejů osobních vozů v obou zemích až do zavedení programu šrotovného na Slovensku v roce 2009. V tomto roce je očekáván nárůst prodeje ve Slovenské republice, naopak v následujícím roce je očekáván pokles prodeje.

1. Státní zásahy pohledem vybraných ekonomických škol

1.1. Klasická politická ekonomie

Klasická politická ekonomie je mnohými akademiky považována za první ekonomické paradigma, kdy v roce 1776 vyšlo první syntetické ekonomické dílo – *Pojednání o podstatě a původu bohatství národů*. Dílo napsal Adam Smith, který je mnohými vnímán jako otec zakladatel ekonomie. Autoři tohoto období vnímali tuto vědu jako vědu o národním hospodářství. Zaměřili se na reálné jevy a za zdroj bohatství považovali produkci v každém sektoru. Toto paradigma vydrželo až do marginalistické revoluce v roce 1871. (Holman, 2017)

1.1.1. Adam Smith

Adam Smith (1723 – 1790) popisoval v 18. století tržní systém, kde každý sleduje svůj vlastní zájem, čímž nevědomě přispívá k většímu blahu celé společnosti, a to ještě účinněji, než kdyby se vědomě pokoušel společnosti zvýšit blahobyt. Pro vysvětlení tohoto mechanismu použil Smith známý pojem „neviditelná ruka trhu“. Toto sousloví však najdeme v celém *Bohatství národů* pouze jednou, Smith častěji používá pojem „přirozený řád“ či „přirozená svoboda“.

Svoboda byla pro tohoto představitele skotského osvícenství velice důležitá, protože sloužila k vyvinutí přirozeného řádu. Spontánní jednání pak dalo vzniku kapitálu, dělby práce, úsporám, penězům a konkurenci. Na bezbřehou svobodu však reaguje Walter Eucken: „...ukázalo se, že poskytnutá svoboda se může stát ohrožením svobody, umožnilo vytvoření soukromé moci, že sice probouzí mimořádné úsilí, ale že toto úsilí může také zničit svobodu. ...Vytváření hospodářských řádů by se nemělo nechat jim samým.“ (Eucken, 2004, s. 108)

Ačkoliv Smith v zásadě odmítal státní zásahy, které omezují svobodu a tím brání ekonomickému růstu, v určitých oblastech státní zásahy schvaloval. Spíše se však vyjadřoval k tomu, co vláda dělat nemá než k tomu, co vláda dělat má. Smith dokonce tvrdí, že v některých oblastech je role státu nenahraditelná. Mezi tyto oblasti patřily především výdaje na veřejnou infrastrukturu a instituce, jež zajišťovaly vzdělání. Tyto státní zásahy obhajoval tím, že ačkoliv jsou tyto statky žádané a přinášejí mnoho užitku pro velkou skupinu lidí, tak výdaje s tím spojené jsou natolik vysoké, že by nikdy nepřinesly zisk malé skupině lidí, proto se nemůže očekávat, že by jednotlivec, či menší skupina lidí

stavěla školy, cesty aj. Smith rovněž doporučuje financovat i veřejné kulturní aktivity, které by dle jeho názoru u většiny lidí snadno rozehnaly chmury, které živí pověry a fanatismus, což ospravedlňuje větším obecným dobrem. (Smith, 2001)

Dle Smitha má politická ekonomie dva cíle. Prvním cílem je, aby měl národ možnost si obstarat bohaté důchody, druhým cílem pak je, aby měl stát dostatečný důchod na to, aby mohl sloužit celku.

„*Politická ekonomie... chce tedy učinit bohatým jak národ, tak panovníka.*“ (Smith, 2001, s. 373)

1.2.Keynesiánství

Keynesova teorie a na něj navazující ekonomické směry představují optimistický pohled na možnost stabilizace tržní ekonomiky státním intervencionismem. Tato makroekonomie se stala v podobě neokeynesiánství převažující makroekonomickou teorií až do konce 70. let 20. století. (Sojka, 1999)

1.2.1. John Maynard Keynes

John Maynard Keynes (1883 – 1946) byl neoklasickým ekonomem, který kladl důraz na stabilní kupní sílu peněz, tržní mechanismy a konkurenci. Zlom však přišel v polovině dvacátých let 20. století. Konkrétně v roce 1926, kdy ve svém díle *The end of laissez-faire* přichází s myšlenkou, zda by nebylo vhodné opustit tradiční liberalismus. Dle Keynese jsou oblasti, ve kterých soukromá ekonomická sféra plní svou funkci výborně, ale potom existují i takové oblasti, v nichž si lépe počíná stát. Neviditelná ruka trhu má být doplněna viditelnou rukou státu. Keynes tak patří mezi nejvýznamnější zastánce státního intervencionalismu. (ibid)

Jeho nejslavnějším dílem je *Obecná teorie zaměstnanosti, úroku a peněz* z roku 1936. Právě toto dílo bylo základem, na kterém vznikla keynesiánská makroekonomie. Keynes se zde věnuje příčinám, které vedly k tomu, že se tržní ekonomika ve 20. století dostala do potíží. Hlavní příčinou byla nedostatečná efektivní poptávka a neochota investovat. (ibid)

Keynes používal příčinné vztahy, nikoliv vzájemné, které používala neoklasická ekonomie. Rovněž odmítl Sayův zákon, který říká, že agregátní nabídka si vytváří agregátní poptávku. Hlavním problémem je dle Keynese zaměstnanost, která je funkcí

národního důchodu a národní důchod je funkcí agregátní (efektivní) poptávky. Keynes se snažil vyvrátit platnost Sayova zákona tím, že nově definoval tzv. funkci úspor. Úspory byly podle něj závislé na výši osobních důchodů. Pokud se důchody sníží, sníží se také příjmy. Pokud klesne spotřeba, dojde ke snížení důchodů výrobců spotřebního zboží a tím i ke snížení jejich úspor. Spoření lidí se tak podle Keynesa nakonec paradoxně obrátí proti nim. Čím více budou lidé spořit, tím menší budou mít své příjmy. (Keynes, 1963)

Nejdůležitějším přínosem je teorie efektivní poptávky. Keynes tvrdí, že skutečný objem zaměstnanosti spolu s výší národního důchodu (vyráběná produkce) závisí na efektivní poptávce. Efektivní poptávku (E) v uzavřené ekonomice můžeme vyjádřit jako součet výdajů na spotřebu (C), investic soukromých podnikatelů (I) a vládních výdajů (G). Platí tedy:

$$E = C + I + G$$

Rozhodování o investicích a úsporách je v tržní ekonomice oddělené a neexistuje mechanismus, který by sám uváděl investice a úspory v rovnost. O úsporách rozhodují domácnosti, které svůj důchod rozdělují na část, kterou spotřebují a na část, kterou uspoří. Keynes vnímá úspory jako rostoucí funkci běžného důchodu. O investicích naopak rozhodují podnikatelé, kteří jsou vedeni očekávaným čistým výnosem z investic. Podnikatelé chtějí akumulovat co největší bohatství, pokud jsou tyto výnosy z investic malé, mohou podnikatelé preferovat držení peněz jakožto formy bohatství. (ibid)

Keynes rovněž přichází s investičním multiplikátorem, který popisuje vztah mezi investicí a spotřebou. Uskutečněná investice vytvoří další pracovní místa a důchody. Tyto důchody se pak dělí mezním sklonem ke spotřebě na spotřební výdaje a mezním sklonem k úsporám na úspory. Tyto dodatečné výdaje na spotřebu vedou k rozšíření výroby a zaměstnanosti v odvětvích, která tyto spotřební statky produkují. V těchto odvětvích tak vznikají další důchody, které se dále znovu dělí. (ibid)

Keynes obhajoval státní zásahy, které by vracely tržní ekonomiku do stavu plného využívání zdrojů. První možnost, jak by měl stát zasahovat do trhu, se týkala rozdělování důchodů. Zavedením progresivního zdanění příjmů nebo zvýšením dědické daně by vláda mohla docílit zvýšení sklonu ke spotřebě. Druhá možnost se týkala ovlivnění sklonu k investicím, kdy by se pomocí peněžní a úvěrové politiky měly úrokové míry držet na nízkých hodnotách – tzv. politika levných peněz. (ibid)

Keynes považoval investiční aktivitu za nepředvídatelnou, a proto při neúčinnosti regulace úrokových měr doporučoval využít viditelnou ruku státu. Fiskální politika je nástrojem, který pomůže vytvořit dodatečnou efektivní poptávku. Dle Keynese by měla mít vláda pro takové případy připravené projekty, které by vyplnily mezeru soukromých investic. Úkolem státu dle Keynese je, aby dbal o to, aby ekonomika plně využívala všechny své zdroje. (ibid)

“Kdyby ministerstvo financí naplnilo staré láhve bankovkami, zakopalo je přiměřeně hluboko v opuštěných uhelných dolech, které by potom byly zasypány až k povrchu odpadky, a ponechalo by pak soukromému podnikání, aby podle dobře osvědčených zásad laissez-faire znovu tyto bankovky byly vykopány ze země, nemusela by již existovat nezaměstnanost a nepřímo by se to odrazilo pravděpodobně tak, že by se reálný důchod společnosti, jakož i její kapitálové bohatství patrně podstatně zvýšily. Bylo by ovšem mnohem rozumnější stavět domy apod., ale brání-li tomu politické a praktické obtíže, je předcházející prostředek lepší než nic.” (Keynes, 1963, s. 144 – 145)

1.3. Rakouská ekonomická škola

Rakouská ekonomická škola vznikla v roce 1871, kdy rakouský ekonom Carl Menger (1840 – 1921) vydal své dílo *Základy národohospodářské nauky*. Rakouská ekonomická škola se významně odlišovala především svou metodologií. Rakušané prosazovali metodologický subjektivismus a individualismus – vnímali tak člověka jako subjekt všech optimalizací a odmítali, že by vnější pozorovatel mohl jakkoli soudit racionalitu jednání jiného člověka, rovněž odmítali matematizaci ekonomie a práci s agregáty.

Mezi nejvýznamnější ekonomy rakouské školy pak také patří Ludwig von Mises (1881 – 1973), jehož nejslavnějším dílem je *Human Action*, ve kterém vytvořil na základě ucelené metodologie (praxeologie) souhrnné pojednání o ekonomii. Dalším významným ekonomem rakouské školy byl Friedrich August von Hayek (1899 – 1992), který v roce 1974 získal Nobelovu cenu za ekonomii. Hayek se věnoval především teorii peněz a je rovněž znám svou teorií rozptýlených znalostí. (Holman, 2017)

1.3.1. Murray Newton Rothbard

Jedním z významných představitelů rakouské ekonomické školy byl i americký ekonom Murray Newton Rothbard (1926 – 1995), který se podílel na definici moderního libertarianismu a je myšlenkovým otcem anarchokapitalismu. Rothbard navazoval na Misesovo učení a věnoval se kromě ekonomie i politologii a etice. (Gordon, 2007)

Pokud liberalisté obhajují stát, pak pouze jako stát minimální, který má garantovat bezpečí svých občanů a udržet takové prostředí, ve kterém by se ekonomika mohla svobodně rozvíjet v duchu Laissez-faire. Stát je jakýmsi nutným zlem. Rothbard však ke státu přistupuje ještě kritičtěji, kdy se svým díle *The ethics of liberty* věnuje soukromému vlastnictví. Prosazuje zde právo úplného sebevlastnění (self-ownership), ze kterého plyne přirozené právo. Svobodu vymezuje negativně jako svobodu ochrany před narušiteli. Svoboda jednoho končí tam, kde jsou narušena vlastnická práva někoho jiného. (Rothbard, 1998)

„Stručně řečeno - stát je společenská organizace, která usiluje o udržení monopolu na používání síly a násilí na určité lokalitě. Zejména je to jediná organizace ve společnosti, která získává své příjmy nikoli prostřednictvím dobrovolných příspěvků či plateb za své služby, ale prostřednictvím donucení.“ (Rothbard, 2009, s. 11 – 12, vlastní překlad)

Rothbard se tedy vůči státu striktně vymezuje a tvrdí, že kapitalismus a anarchismus jsou vzájemně propojeny. *„Kapitalismus je vrcholné vyjádření anarchismu a anarchismus je vrcholné vyjádření kapitalismu.“* (Rothbard, 1972, vlastní překlad)

Rothbardovým originálním přínosem bylo rozdělení státních zásahů. Důležité je si uvědomit, že intervence přinášejí užitek tomu, kdo intervence provádí na úkor toho, na koho ony intervence dopadají. Rothbard (2006) rozděluje státní zásahy do třech základních kategorií:

I. Autistická intervence

Autistická intervence znamená státní intervenci, která dopadá pouze na jedince, který nezíská žádnou protihodnotu. Stát může jednotlivci zakázat určité věci dělat, nebo mu naopak nařídí určité věci konat. V této situaci však nedochází k žádné směně, jelikož se tyto činnosti týkají jen a pouze majetku

a osoby, na kterou byla intervence uvalena. Příkladem takové státní intervence pak může být zákaz vyznávání víry.

II. Binární intervence

Binární intervencí myslí Rothbard situaci, kdy je mezi státem a jedincem ustaven hegemonický vztah. K binární intervenci dochází tehdy, kdy je jedinec nucen, aby vstoupil se státem do směny nebo aby mu jedinec poskytl něco darem. Typickým příkladem je přepadení, zdanění, ale také například i povinná vojenská služba.

III. Triangulární intervence

Posledním typem je triangulární intervence. Je to situace, kdy může stát přinutit ke směně dvojici subjektů, nebo jim směnu naopak zakázat. I zde je vytvořen hegemonický vztah mezi státem a dvojicí, která směnu provádí nebo by ji potenciálně prováděla. Příkladem triangulární intervence je cenová regulace, regulace objemu produktu, či udělení monopolního privilegia, např. licence.

Rothbard se rovněž věnuje tématu vládních výdajů, kdy kritizuje dotace. Bohatství lze dosáhnout pouze dvěma způsoby, buďto dobrovolnou výrobou a směnou, nebo konfiskací majetku prostřednictvím donucení. Na svobodném trhu dostává každý za své služby pouze tolik, kolik mu jsou ostatní lidé za jeho služby ochotni zaplatit. Pokud do tohoto prostředí vstoupí stát, je možné se k bohatství dostat také politickými prostředky. Státní dotace tak nově vytváří proces rozdělování (nikoliv přerozdělování). Výše výdělků jsou určovány separátně, jelikož jsou odděleny od výroby a směny. Dotace tak narušují efektivní alokaci prostředků. Podle Rothbarda jsou dotace podporou pro neefektivní firmy a zároveň poškozují efektivní firmy. V konečném důsledku dotace vážně narušují trh a brání úplnému uspokojení všech spotřebitelů. Čím větší státní dotace, tím větší neefektivita trhu při poskytování služeb a menší životní úroveň každého občana. (ibid)

Rothbard byl ostrým kritikem Johna Maynarda Keynesa a jeho ekonomického myšlení. „Zloděj, který by obhajoval svoji loupež tím, že by obětí tvrdil, že jim pomohl tím, že lup utratil a tím podpořil maloobchod, by se s pochopením asi nesetkal. Ale pokud je stejný jev zahalen do Keynesiánských rovnic a působivě pojmenován jako multiplikační efekt, je to daleko přesvědčivější.“ (Rothbard, 2009, s. 28, vlastní překlad)

Kritický byl rovněž k pojmu „veřejné vlastnictví“, které pokládal za mýtus. Vlastnictví znamená moc kontrolovat a spravovat majetek. Jelikož jsou to státní úředníci, kteří rozhodují o používání „veřejného“ majetku, proto jsou to oni, kdo onen majetek vlastní. Veřejnost žádný majetek nevlastní. S námitkou, že každý občan vlastní část tohoto majetku se Rothbard vypořádal srovnáním s držením akcií. Akcionář skutečně vlastní určitý podíl společnosti, protože tento podíl může na akciovém trhu prodat někomu jinému. Jestliže člověk nemůže svůj podíl prodat, pak je zřejmé, že nic nevlastní. (Rothbard, 2006)

Rothbard pokračuje v úvahách. Jelikož jsou vládci v dlouhém období pouze přechodní (vždy mohou v dalším volebním období prohrát), nemají tak jistotu, že budou majetkem disponovat dlouhodobě. Vládnoucí úředníci rovněž podnik nemohou prodat, vlastní pouze „používání“ zdrojů. Rothbard tak dochází k závěru, že státní úředníci budou spotřebovávat zdroje rychleji, než kdyby tyto zdroje byly v soukromých rukou, kdy mají vlastníci jistotu vlastnictví – právě oni uvažují dlouhodobě a zajišťují efektivní alokaci zdrojů. (ibid)

1.4.Behaviorální ekonomie

Počátky behaviorální ekonomie jsou úzce spjaty s pokroky v mikroekonomii a psychologii ve 20. století. Významnými představiteli tohoto směru jsou především Herbert Simon, Richard Thaler, Daniel Kahneman, či Amos Tversky. Behaviorální ekonomie se snaží vylepšit již existující ekonomické přístupy. Racionalita, jak ji chápe neoklasická ekonomie, je zde nahrazena omezenou racionalitou, která vyjadřuje, že se subjekt rozhoduje za určité nejistoty, má omezenou kognitivní kapacitu a nezná všechny možné alternativy. Stále se však pracuje s tím, že ekonomický subjekt sleduje maximalizaci svého užitku. Behaviorální modely jsou tedy složitější, jelikož obsahují další parametry, které jsou mnohdy špatně specifikovatelné, avšak mohou se více blížit realitě, protože zahrnují vzory chování skutečných lidí. (Baláž, 2009)

Mezi hlavní výzkumné metody behaviorální ekonomie patří laboratorní a terénní experimenty. Laboratorní experimenty se provádějí v kontrolovaných podmínkách. Často jsou zkoumání studenti, což nezaručuje, že výsledky budou stejné i „venku“. Terénní experimenty se naopak provádí v přirozeném prostředí, je tedy větší šance, že vzorek zkoumaných bude rozmanitější, a že výsledky budou více korelovat s realitou. Nevýhodou terénních experimentů však je, že je nemožné dosáhnout stejných podmínek

při opakování experimentu, navíc jsou o mnoho nákladnější než laboratorní experimenty. (ibid)

1.4.1. Libertariánský paternalismus

Termín libertariánský paternalismus používají ve své knize *Nudge* (2010) ekonom Richard H. Thaler a právník Cass R. Sunstein, kteří se zabývají otázkou, jak mohou instituce člověka nenásilnou formou přimět k tomu, aby sám zvolil lepší alternativu. Hlavní proklamovanou zásadou libertariánského paternalismu je: „*uvědomělá snaha jak institucí v soukromém sektoru, tak vlády nasměrovat volby lidí směrem, který zlepší jejich životy.*“ (Thaler, Sunstein, 2010, s. 15)

Samotné spojení obou pojmů „*libertariánský*“ a „*paternalismus*“ je neobvyklé a zvláštní. Thaler tvrdí, že toto spojení vybrali se svým kolegou záměrně, protože ono spojení je provokativní a vyvolalo na akademické půdě kontroverze, což Thaler považuje za pozitivní skutečnost. (Kovanda, 2010)

Klasický liberalismus si zakládá na zaručené svobodě, libertarianismus však zachází ještě dál a touží po co nejslabším státu. Kvůli neomezenému Laissez-faire bývá tedy libertarianismus někdy spojován s anarchistickými pozicemi. Příznivci liberalismu zastávají myšlenku, že je to právě každý člověk sám, který dokáže nejlépe posoudit, co je mu prospěšné (Boaz, 2002). Tuto myšlenku hájil i J. S. Mill, který tvrdil, že jediným cílem státního donucování má být bránění tomu, aby byli poškozováni občané. (O svobodě, 1913)

Sojka tvrdí (1996), že paternalismus je postoj zaujímaný především vládou či jinou autoritou, která o lidi pečuje a dělá rozhodnutí jménem lidí a v jejich prospěch. Příkladem paternalistického chování státu jsou například prohibice, které mají omezit spotřebu škodlivých látek. Ospravedlněním těchto paternalistických zásahů jsou pak nedokonalé informace a omezená racionalita lidí, kdy lidé, kteří se podílejí na paternalistických opatřeních, se domnívají, že jsou schopni dohlédnout dále. I někteří liberálové se domnívají, že je nutno připustit, že v případě určitých cílů a za jistých okolností lze paternalismus ospravedlnit. (Hart, 1963)

Thaler a Sunstein se však domnívají, že spojení „libertariánský paternalismus“ není oxymóronem. Vysvětlují tento druh paternalismu jako nevtíravý a jemný. Je to jakési „popostrčení“ či doporučení, které není nijak a nikým vynucováno. Člověk tak má

možnost se svobodně rozhodnout. Přívrženci libertariánského paternalismu jsou přesvědčeni, že by tento princip měla využít hlavně vláda v oblasti veřejné politiky. (Thaler, Sunstein, 2010, s. 24)

2. Škola veřejné volby

Ekonomie a politologie byly dvě oddělené disciplíny, které se od sebe odlišovaly především předmětem svého zkoumání a svými metodami. Ekonomie vychází z předpokladů, že se subjekt rozhoduje na trhu a sleduje svůj vlastní zájem, kdežto politologie studuje chování subjektu na veřejnosti, který sleduje veřejný zájem.

Právě škola veřejné volby přichází ve druhé polovině 20. století se syntézou těchto dvou disciplín – mluvíme tak o ekonomické analýze politiky. Mezi nejslavnější představitele této ekonomické disciplíny patří především Anthony Down, Mancur Olson, Gordon Tullock, James McGill Buchanan a Kenneth Joseph Arrow. (Holman, 2017)

Škola veřejné volby vychází z metodologického individualismu, nejedná a nerozhoduje tedy národ nebo stát, nýbrž jsou to vždy občané jako jednotlivci, kteří jednají a sledují své konkrétní zájmy. Předmětem zkoumání této školy je tak chování voličů a politiků, jakožto subjektů jednajících především ve svém vlastním zájmu. (Buchanan, Tullock, 1962)

2.1. Zájmové skupiny

Každý člověk sleduje své vlastní zájmy a jsou-li zájmy více lidí stejné nebo hodně podobné, mají možnost se sdružit a vytvořit tak skupinu. Teorií zájmových skupin se ve svých dílech zabývá například americký ekonom Mancur Olson (1932 – 1998).

V knize *The Logic of Collective Action* (1971) vysvětluje Olson vznik těchto zájmových skupin. Ačkoliv mohou být skupiny různorodé, primární funkcí každé zájmové skupiny s ekonomickými zájmy je podporování a prosazování zájmů členů této skupiny. O takovýchto zájmech, které vedou k určitým opatřením, ze kterých členové této skupiny profitují, hovoříme jako o parciálních zájmech.

Dle Olsonovy teorie je důležitá především velikost zájmové skupiny. Velikost skupiny totiž ovlivňuje schopnost přilákat nové členy a úspěšnost, se kterou skupina prosadí zájmy svých členů. Olson dělí zájmové skupiny podle velikosti na velké, středně velké a malé. Přidává ještě tzv. zapomenuté skupiny.

Dá se předpokládat, že čím větší bude zájmová skupina, tím větší bude mít i vliv na tvůrce hospodářské politiky, a tím větší bude také pravděpodobnost pro získání určitých výhod. Olsonova teorie však tuto myšlenku z části vyvrací. U velkých skupin (např. spotřebitelé určitého statku) totiž dochází k problému černého pasažéra, kdy možný benefit (např. snížení ceny statku) dostane každý člen skupiny, bez ohledu na to, jaké vynaložil osobní náklady. Racionálně uvažující jedinec tak ve velké anonymní skupině nebude vyvíjet vysokou aktivitu k získání benefitu pro celou skupinu, protože jeho osobní náklady mohou být v konečném důsledku mnohem vyšší než jeho osobní užitek ze získaného benefitu. Velké skupiny se snaží určitými selektivními pobídkami (pozitivními nebo negativními) zvýšit aktivitu svých členů např. peněžní odměny či pokuty.

V kontrastu s velkými skupinami jsou skupiny malé, kde se dá předpokládat, že mezi členy skupiny probíhá osobní kontakt. Čím je skupina menší, tím klesají transakční náklady² spojené s jednáním mezi členy uvnitř skupiny a také roste její jednotnost, což znamená zejména snadnější prosazování parciálních zájmů. Zisk určitého benefitu je tak nejpravděpodobnější u malých skupin, neboť právě díky omezenému počtu členů roste podíl benefitu na člena skupiny. Tyto skupiny poskytují sociální pobídky např. uznání v dané skupině. Olson takové skupiny nazývá „privilegované“.

Středně velké skupiny pak jsou jakýmsi průnikem mezi velkými a malými skupinami. Poslední skupinou je skupina zapomenutá. Dle Olsona do této skupiny patří ti, kteří v tichosti trpí a tuto skupinu charakterizuje jako skupinu, která i přes své společné zájmy zůstává pasivní a neorganizovaná. Do této skupiny Olson řadí nejpočetnější skupiny např. daňové poplatníky, či spotřebitele obecně.

2.2. Dobývání renty

Se zájmovými skupinami je spojeno také dobývání renty, kdy tímto pojmem označujeme využívání politického procesu k obohacení sebe, či určité skupiny, přičemž obohacení je na úkor ostatních, klesá tedy společenský blahobyt. Poprvé se tomuto tématu věnuje blíže G. Tullock (1967), pojem „rent-seeking“ pak jako první použila A. Kruegerová (1974).

² Transakční náklady představují především čas, práci a jiné zdroje, které jsou vynaloženy za účelem uzavření dohod, smluv apod.

První model dobývání renty definoval G. Tullock (1980), ve kterém proti sobě stojí dva agenti, kteří se snaží získat rentu. Tullock tvrdí, že čím větší náklady agent vynaloží, tím má větší šanci získat rentu pro sebe. Za tento benefit jsou ochotni agenti nést náklady až do výše renty samotné. Náklady, které jsou s dobýváním renty spojené, jsou však neproduktivní. Jedná se o náklady vynaložené na lobbování, vytváření a udržování kontaktů s politiky nebo s úředníky. Dále náklady spojené se snahou úředníků přeměnit náklady ve své osobní příjmy. Posledním typem neproduktivního nákladu je pak samotné pokřivení trhu, které ovlivní další tržní subjekty. Společnost tedy přichází o blahobyt, jelikož náklady nejsou investovány do produktivních činností např. výroba, poskytování služeb apod.

Dle Olsona (1982) dobývání renty napomáhají především státní zásahy do ekonomiky. Zájmové skupiny si přes politické kruhy chtějí zajistit a udržet určité benefity. Příkladem tak mohou být různá protekcionistická opatření, která zvýhodní určitou skupinu, avšak tyto zásahy vedou ke zpomalení ekonomického růstu jako celku. Zájmové skupiny tak dle Olsona poškozují ekonomiku, především zpomalují relokační zdroje, a tím snižují efektivnost ekonomiky. Dalším negativním důsledkem je dle Olsona horší schopnost společnosti osvojit si nové technologie. Nejvíce závažný problém zájmových skupin, spatřuje Olson v akumulaci společenského produktu, který členové zájmové skupiny chtějí rozdělit pouze mezi své členy.

2.3. Politický cyklus

„Strany nevyhrávají volby, aby formulovaly své politické programy, nýbrž formulují své politické programy, aby vyhrály volby.“ (Downs, 1957, s. 28, vlastní překlad)

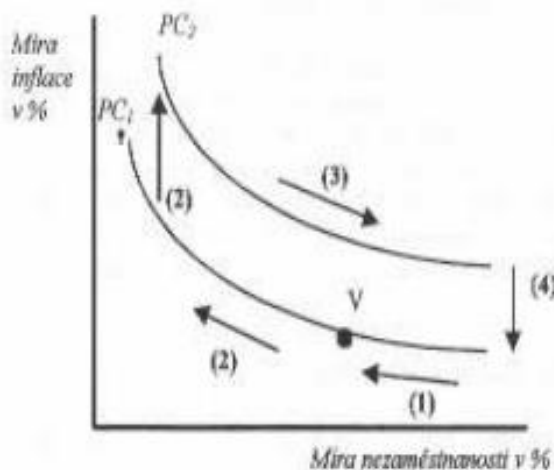
Teorie politického cyklu vychází z předpokladů Anthonyho Downse (1957), jenž říká, že politici sledují svůj vlastní zájem – zůstat u moci. Před volbami tedy provádějí taková opatření, aby maximalizovali počet hlasů v budoucích volbách a měli tak větší šanci zůstat u vlády. Toto se děje napříč celým politickým spektrem. Před volbami se tedy často setkáváme s fiskální expanzí, kdy výsledky této politiky v podobě růstu produktu a nižší nezaměstnanosti pociťují občané (voliči) ihned. Kdežto po volbách se setkáváme s restriktivní fiskální politikou, jelikož se v delším časovém období projeví negativní důsledky předvolební expanze a je nutno udržet inflaci, vyrovnaný rozpočet apod. Hospodářský cyklus je tedy ovlivněn i cyklem politickým.

S prvním modelem politického cyklu přišel William D. Nordhaus (1975) ve své studii *The Political Business Cycle*. Díky této práci se začalo o tématu politických cyklů více diskutovat. Nordhaus vychází z předpokladů oportunistických stran a neracionálních voličů a jeho model platí, pokud platí následující body:

- ekonomika je popsána Phillipsovou křivkou (PC),
- inflační očekávání jsou přizpůsobivá,
- inflace je kontrolována politiky,
- politici jednají oportunisticky,
- voliči uvažují „retrospektivně“,
- je znám termín voleb (V).

Politický cyklus je znázorněn na následujícím obrázku. V předvolebním období (1) dochází k expanzivní fiskální politice. Tato politika má za následek snížení nezaměstnanosti, růst produktu a inflace. Tímto hodlá vládnoucí strana získat větší popularitu a maximalizovat hlasy v následujících volbách. V povolebním období (2) dochází ke změně inflačních očekávání, což vede k přechodu na vyšší Phillipsovu křivku. Na růst inflačních očekávání reaguje vláda fiskální restrikcí (3), která vede k potlačení inflace a k růstu nezaměstnanosti, tato situace vede k přechodu na nižší Phillipsovu křivku (4) a celý cyklus se znovu opakuje.

Obrázek 1: Nordhausův model politicko-ekonomického cyklu



Zdroj: Žák, 2001, s. 128

2.4. Asymetrie informací

Mluvíme-li o asymetrických informacích, znamená to, že ekonomické subjekty na jedné straně trhu jsou více informované než subjekty na druhé straně trhu. Informovanější strana je tedy zvýhodněna (Carlton, Perloff, 2000). S takovými situacemi se setkáváme dnes a denně po celý náš život. Pro představu můžeme uvést situaci, kdy navštívíme lékaře, potřebujeme opravit auto, či máme v plánu sjednat si pojištění. Nemusí se však jednat jen o tržní vztahy. Například Lawrence (2002) uvádí, že s asymetrickými informacemi se můžeme setkat také při výchově dětí, či ve vztahu mezi manželi.

Asymetrické informace vznikají kvůli utajení určité informace či činnosti. Důsledky, které přináší asymetrie informací, se zabýval například G. Akerlof (1970), který zkoumal trh s ojetými vozy. Zjistil, že na trhu s ojetými vozy jsou auta, která jsou v dobrém stavu – ty označil za „cherries“, ale prodávající také nabízejí auta s vadou – ty označil „lemons“. Došel k závěru, že asymetrie informací mezi prodávajícím a kupujícím má za následek nepříznivý výběr a morální hazard.

Zákazník je oproti prodejci ve značné informační nevýhodě. Nemá způsob, kterým by rychle a jednoduše s minimálními náklady rozlišil mezi „cherries“ a „lemons“. Zatímco prodejce ví, že daný automobil je ve špatném stavu, avšak tuto skutečnost zákazníkovi zamlčí. Vlastní motivací vydělat, toto auto zákazníkovi naopak vychválí. Zákazník tak neví, zda si kupuje „lemon“ či „cherry“, zjistí to až po tom, co auto koupí. Zákazník chce minimalizovat riziko z nákupu a nabídne tak pouze průměrnou cenu. Za takovou cenu prodejce rád prodá „lemon“, avšak „cherry“ neprodá, jelikož auto v dobrém stavu má větší hodnotu, než jakou je zákazník ochoten zaplatit. Dochází tak k nepříznivému výběru, kdy jsou z trhu vytlačovány kvalitní statky na úkor statků nekvalitních.

V případě dokonalé konkurence, kdy by všechny subjekty směny měly stejné informace, by spotřebitelé byli schopni rozlišit mezi „cherry“, které bude dražší a „lemon“, které by bylo levnější. V takové situaci by se někteří spotřebitelé rozhodli pro dražší auto v dobrém stavu, jiní by zase zvolili levnější variantu.

2.5.Morální hazard

Morální hazard je pojem, který vyjadřuje možnost, že lépe informované subjekty využijí své postavení na úkor těch, kteří jsou méně informováni, děje se tak především na trzích, kde je značná asymetrie informací. Morální hazard je tak dalším negativním důsledkem asymetrických informací. (Stiglitz, 1983)

S morálním hazardem se dle Stiglitze můžeme často setkat především při zastupování. Pokud jsou náklady na kontrolu podřízených velmi vysoké, nebo to situace vůbec neumožňuje, vytváří se pro zástupce podmínky, které ho mohou motivovat k tomu, aby zneužil své výhodné postavení.

Shy (1995) popisuje, že zastupující člověk, který se každý den věnuje určité odborné činnosti, má lepší informace než druhá strana směny, může proto této situace využít ve svůj prospěch. Rovněž bývá takový člověk více nakloněn riziku, protože si je vědom toho, že za potenciální špatné rozhodnutí nenese náklady jen on sám, ale také subjekt, který zastupuje. Typické jsou příklady akcionářů a manažerů, nebo lidí, kteří si sjednali pojištění. V souvislosti se státními zásahy je však třeba věnovat více pozornosti vztahu politiků a voličů, či úředníků a politiků.

3. Automobilový průmysl v České republice

Význam automobilového průmyslu je pro Českou republiku značný, a to nejen díky ekonomického výkonu tohoto odvětví, ale také z hlediska pracovního trhu. V roce 2014 tvořil automobilový průmysl přibližně čtvrtinu veškeré produkce zpracovatelského průmyslu v České republice a na celkovém exportu České republiky se tento sektor podílel z více než 23 %. V odvětví bylo v roce 2014 zaměstnáno přibližně 155 tisíc lidí, což tvořilo více než 3 % všech zaměstnaných osob v zemi. Podíl automobilového průmyslu na tvorbě HDP České republiky se v roce 2014 odhadoval téměř na 7,4 %. (AutoSAP, 2015)

3.1.ŠKODA AUTO a.s. (ŠKODA AUTO a.s., 2015)

Historie největšího českého automobilového výrobce sahá až do roku 1895, kdy byl založen malý podnik na výrobu bicyklů Laurin & Klement. O 4 roky později už podnik vyráběl motocykly a začátkem 20. století už i automobily. V roce 1925 došlo ke spojení se strojírenskou firmou ŠKODA Plzeň, kdy i přes neklidné časy pokračovala společnost ve výrobě kvalitních a žádaných vozů. Moderní historie ŠKODA AUTO a.s. (dále jen ŠKODA AUTO) se začíná psát od roku 1991, kdy společnost úspěšně přešla pod německý koncern Volkswagen.

ŠKODA AUTO má v České republice celkem tři výrobní závody, tyto závody jsou v Mladé Boleslavi, Kvasinách a Vrchlabí. Automobily této značky se však nevyrábí pouze v České republice, výrobní závody společnosti jsou také například na Slovensku, v Indii, Číně a Rusku.

Závod v Mladé Boleslavi je centrem celé společnosti, výroby a technického vývoje. V tomto provozu pracuje přibližně 20 000 lidí a jsou zde vyráběny oblíbené modely nižší střední třídy. Jedná se o modely Fabia, Rapid a Octavia. V areálu se také nachází závod na výrobu motorů a dalších komponentů, a to nejen pro vozy ŠKODA AUTO, ale pro vozy celého koncernu Volkswagen.

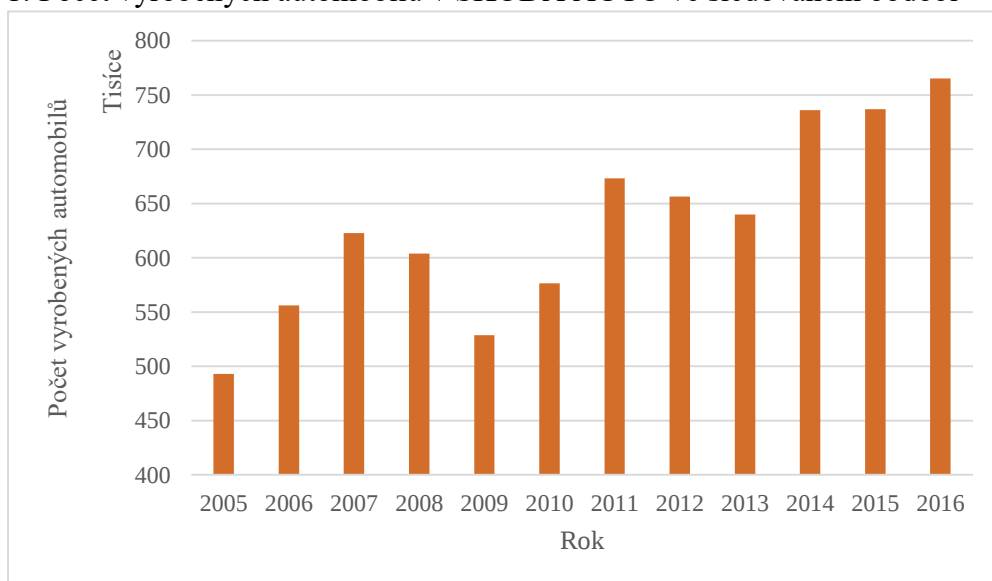
Závod v Kvasinách je nejmladším výrobním provozem a vyrábí se zde především dražší modely. Jedná se především o model Superb, Superb kombi, Roomster, populární SUV Yeti a nejnovější model Kodiaq, který patří také do kategorie SUV.

Nejmenším provozem je závod ve Vrchlabí, kde se vyrábí karoserie pro vozy ŠKODA AUTO a převodovky pro celý koncern Volkswagen.

3.1.1. Výroba v ŠKODA AUTO

V Grafu 1 je znázorněn vývoj produkce mladoboleslavské automobilky. V roce 2005 bylo vyrobeno přes 492 tisíc vozidel a výroba po čas dobré ekonomické situace rostla a to až do roku 2007, kdy bylo vyrobeno přibližně 622 tisíc automobilů. Následující dva roky kvůli ekonomické krizi výroba vozů klesala, v roce 2009 se tak vyrobilo přibližně 528 tisíc automobilů. Od tohoto roku však výroba znovu rostla až do roku 2011, kdy bylo vyrobeno 673 tisíc vozů, zvýšila se především výroba modelu Octavia, který patří dlouhodobě ke stěžejním modelům společnosti. Od roku 2012 do roku 2013 znovu pozorujeme pokles výroby, produkce byla snížena především u modelu Fabia. Rok 2014 znamenal pro společnost zvýšení produkce oproti předchozímu roku o 16,4 %, a to především díky rozšíření výroby v Kvasinách a Mladé Boleslavi. Zvýšení výroby se dotklo především modelu Rapid, kterého se vyrobilo o 85 % více než rok předchozí. Rovněž se zvýšila i výroba modelu Octavia. V tomto roce byla rovněž představena prémiová verze nejúspěšnějšího modelu Octavia, tento model v nejvyšší výbavě nesl monogramy zakladatelů podniku – L&K. Roku 2015 zůstala výroba na úrovni z roku 2014, avšak už v roce 2016 se firma dostala na své produkční maximum, kdy bylo vyrobeno přes 765 tisíc vozů. Od počátku sledovaného období se tak produkce zvýšila o více než 56 %.

Graf 1: Počet vyrobených automobilů v ŠKODA AUTO ve sledovaném období



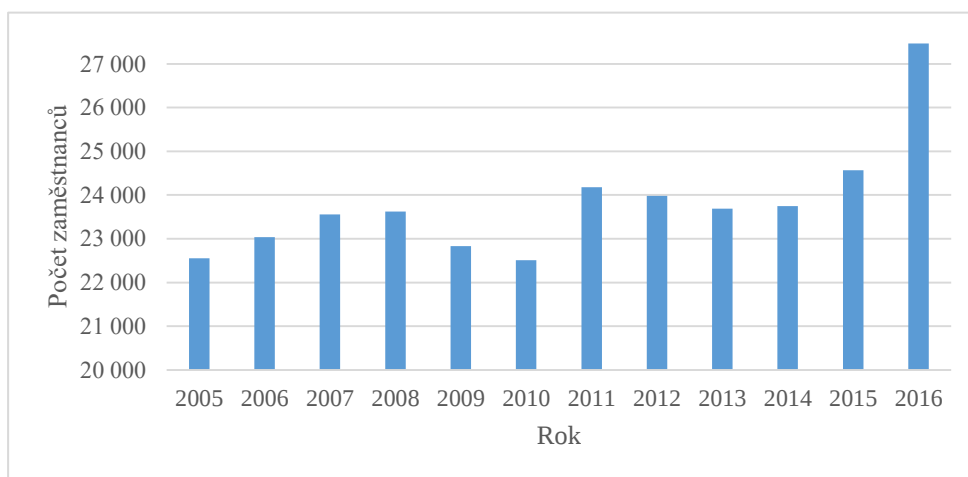
Zdroj: Výroční zprávy ŠKODA AUTO, vlastní zpracování

Většina vyrobených vozidel míří na zahraniční trhy, především na evropský trh, kdy nejvíce vozů se dodá do Německa, Velké Británie a Polska. Velkým odbytištěm pro vozy ŠKODA AUTO je také východoevropský trh, především Rusko a v posledních letech se nejvíce vozů vyváží do Číny. Na domácím trhu se od počátku sledovaného období prodávalo průměrně 60 tisíc automobilů ročně. V posledních letech zkoumaného období se však domácímu výrobcí daří i na českém trhu. Prodej v České republice se poslední 3 roky zkoumaného období stále zvyšoval, nejúspěšnějším rokem byl rok 2016, kdy se prodalo přes 88 tisíc vozů. (Výroční zprávy ŠKODA AUTO)

3.1.2. Zaměstnanost v ŠKODA AUTO

V Grafu 2 je znázorněn vývoj počtu zaměstnanců ve společnosti ŠKODA AUTO. Na počátku sledovaného období zaměstnávala společnost v České republice 22,5 tisíce lidí. Počet zaměstnanců v následujících letech stoupal a to až do roku 2008, kdy měla firma 23 622 zaměstnanců, tento růst můžeme přisoudit zvyšující se produkci. Od roku 2009 pozorujeme snižování počtu zaměstnanců, což souvisí s poklesem výroby, v roce 2010 se tak zaměstnanost znovu dostala na úroveň z roku 2005. V roce 2011 společnost přijala více než 1 700 nových zaměstnanců především do závodu v Mladé Boleslavi, kde rozšiřovala výrobu Octavia, tento rok bylo zaměstnáno 24 177 osob. Po náborech pozorujeme znovu pokles počtu zaměstnanců, kdy v roce 2014 měla společnost podobný počet zaměstnanců jako v roce 2008. Od roku 2015 firma znovu navyšovala počty svých zaměstnanců. V roce 2016 se opět navyšovala výrobní kapacita především v Kvasinách, bylo tak přijato 3 000 nových zaměstnanců. V roce 2016 pracovalo ve společnosti skoro 27 500 lidí, což je historické maximum společnosti.

Graf 2: Počet zaměstnanců v ŠKODA AUTO ve sledovaném období



Zdroj: Výroční zprávy ŠKODA AUTO, vlastní zpracování

3.2. Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech, s.r.o.

Společnost Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech, s.r.o. (dále jen TPCA) je joint venture³ francouzské PSA Groupe a japonské Toyota Motor Corporation. Společnou smlouvu podepsaly obě společnosti v lednu 2002 a každá společnost vlastní 50 % podíl. Ve stejném roce byla rovněž zahájena výstavba závodu v průmyslové zóně v Ovčarech u Kolína. Výrobní závod se skládá z lisovny, svařovny, lakovny, posledním procesem výroby je pak samotná montáž a následná kontrola kvality. Společnost se specializuje na výrobu malých městských automobilů. Jedná se o modely Toyota Aygo, Peugeot 108 a Citroën C1. (TPCA, 2014a, 2014b)

3.2.1. Investiční pobídka pro TPCA

Dne 9. srpna 2004 bylo rozhodnuto o příslibu investičních pobídek pro společnost TPCA. Stalo se tak v souladu se zákonem č. 72/2000 Sb., o investičních pobídkách (ve znění pozdějších předpisů). Společnost TPCA získala nárok na:

- slevu na dani z příjmu, kterou je možno čerpat po dobu 10 let,
- převod technicky vybaveného území za zvýhodněnou cenu,
- hmotnou podporu vytváření nových pracovních míst ve výši 128 mil. Kč,
- hmotnou podporu rekvalifikace až do 523,5 mil. Kč.

Na jedno nové pracovní místo bylo poskytnuto 80 tisíc Kč, při celkové výši pobídky 128 mil. Kč vyplývá, že by mělo díky pobídce vzniknout 1 600 nových pracovních míst. Pokud by se investor dohodl s Ministerstvem práce a sociálních věcí České republiky na vytvoření dalších pracovních míst, bylo možné zvýšit podporu o dalších 80 tis. Kč, a to až do maximální částky 240 tis. Kč. Tato nabídka platila 5 let od vydání rozhodnutí o příslibu investičních pobídek.

Hmotná podpora na vytváření pracovních míst se mohla zvýšit o 10 %, a to v případě, že bude na nově vytvořených pracovních místech zaměstnána osoba, která změnila své pracovní schopnosti nebo osoba, která je evidována jako uchazeč o zaměstnání na úřadu práce déle než 12 měsíců.

³ Joint venture znamená založení nové společnosti, kdy se dvě nebo více firem domluví na společné spolupráci. Každý pak vloží do nové společnosti to, v čem je relativně lepší, například jedna firma poskytne finance a druhá své know-how. V Kolíně tak vznikla továrna, která využívá nejmodernější technologie a výrobní postupy. (TPCA, 2014a)

Podpora na rekvalifikace v částce 523,5 mil. Kč znamenala 60 % předpokládaných nákladů na obecná školení a 35 % nákladů na zvláštní školení a rekvalifikace. Celková výše předpokládaných nákladů byla odhadnuta na více než 1 miliardu Kč.

Celková výše poskytnutých investičních pobídek pro TPCA nesměla překročit 15 % celkové hodnoty skutečně vynaložených investičních nákladů. Maximální podpora byla vyčíslena na 3 525 mil. Kč. (Ministerstvo průmyslu a obchodu České republiky, 2011)

3.2.2. Výroba v TPCA

Na Grafu 3 je znázorněna výroba automobilů v TPCA. První automobily sjely z výrobní linky na počátku sledovaného období v roce 2005. Celkový počet vyrobených automobilů první rok provozu byl 103 819. Až do roku 2009 byla výroba vždy vyšší než v předešlém roce, největší přírůstek výroby byl v roce 2006, kdy bylo vyrobeno přibližně třikrát více automobilů než v roce předcházejícím. V roce 2008 byl vyroben miliontý vůz.

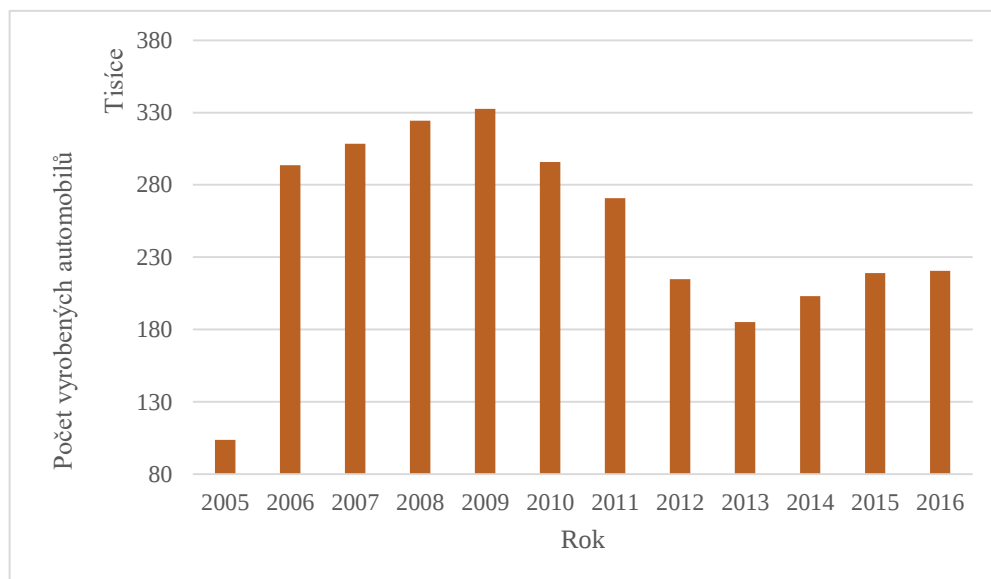
Rok 2009 byl pro TPCA rekordní, v tomto roce se vyrobilo více než 330 tisíc automobilů, jedním z důvodů byl také program šrotovného, který v té době probíhal v mnoha evropských zemích, a který měl za cíl zvýšit poptávku právě po levnějších vozech, které TPCA vyrábí. Díky zvýšené poptávce tak TPCA zaznamenala rekordní produkci.

Následující roky však přinesly útlum ve výrobě, programy šrotovného se vyčerpaly, a tak klesla poptávka po nových automobilech především v zemích, kam TPCA automobily vyvážela, došlo tedy i k poklesu výroby a to až do roku 2013, ve kterém bylo vyrobeno nejméně automobilů od počátku výroby (nezohledníme-li první rok výroby). Od roku 2014 znovu přichází zlepšení ekonomické situace a TPCA vyráběla každým rokem více automobilů, avšak výroba v roce 2016 představovala přibližně pouze dvě třetiny produkce z nejúspěšnějšího roku 2009. V únoru 2017 byl vyroben třímiliontý vůz.

Téměř veškerá produkce (99 %) kolínského závodu končí na zahraničních trzích. Nejvíce vozů je exportováno do Francie, Itálie, Německa, Nizozemí a do Velké Británie. Na domácím trhu se od počátku zkoumaného období prodalo více než 10 700 vozů. Největší poptávka po těchto vozech byla v letech 2006 – 2008, kdy se v České republice prodalo průměrně 1 400 vozů ročně. Naopak nejméně vozů se prodávalo od roku 2014.

V tomto roce se prodalo pouhých 518 vozidel a prodeje na domácím trhu v dalších letech zkoumaného období dále mírně klesaly. (TPCA, 2014c)

Graf 3: Počet vyrobených automobilů v TPCA ve sledovaném období

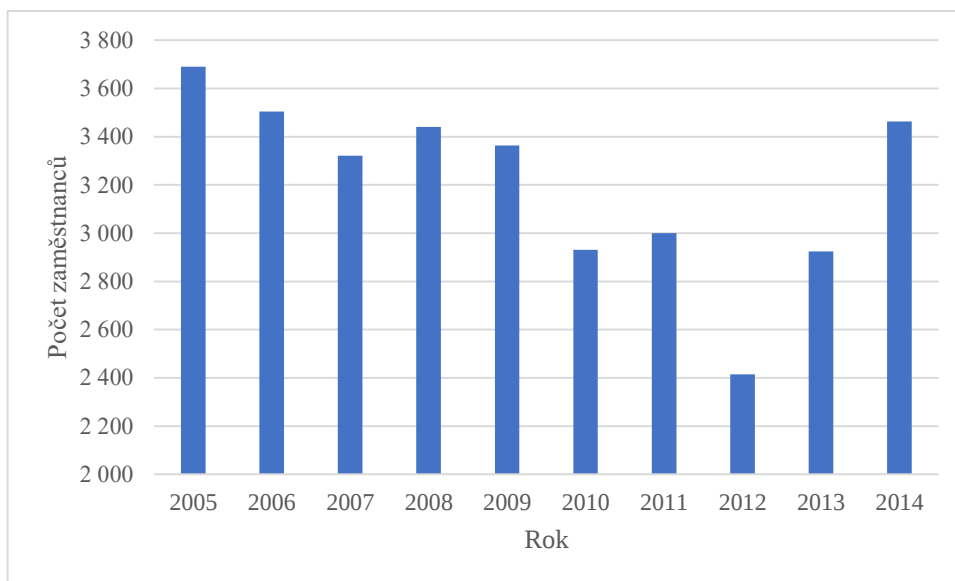


Zdroj: TPCA 2014c, vlastní zpracování

3.2.3. Zaměstnanost v TPCA

Na Grafu 4 je znázorněn vývoj počtu zaměstnanců v TPCA. Nejvíce lidí zaměstnával závod ve svém prvním roce provozu, kdy bylo zaměstnáno více než 3 600 lidí. Přestože produkce kolínského závodu rostla, v dalších letech TPCA redukovalo počty svých zaměstnanců. Výjimkou byl rok 2008, kdy společnost poprvé od zkoumaného období navyšovala počty svých zaměstnanců. Zaměstnance však postihly dvě vlny propouštění, poprvé v roce 2010, kdy přišlo o práci více než 400 zaměstnanců. Druhá vlna propouštění byla o dva roky později, kdy přišlo o práci dalších 600 lidí. V tomto roce mělo TPCA historicky nejméně zaměstnanců, kdy oproti roku 2005 poklesl jejich počet o 1 200. Snižování počtu zaměstnanců souvisí s poklesem výroby z let 2010 – 2013. Od roku 2013 TPCA znovu navyšovala stavy svých zaměstnanců a v roce 2014 se počty zaměstnanců přiblížily k hodnotám z roků před ekonomickou krizí, TPCA tak v roce 2014 zaměstnávala více než 3 400 osob.

Graf 4: Počet zaměstnanců v TPCA ve sledovaném období



Zdroj: TPCA 2014c, vlastní zpracování

3.3. Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o.

Společnost Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. (dále jen HMMC) byla založena 7. července 2006 a její mateřskou společností je jihokorejská Hyundai Motor Company. Výrobní areál o rozloze 200 ha se nachází v průmyslové zóně v Nošovicích v Moravskoslezském kraji. Výstavba továrny začala v dubnu 2007 a sériová výroba vozů byla spuštěna v listopadu následujícího roku. Jedná se tak o historicky první výrobní závod Hyundai v Evropě. (HMMC, 2017a)

V nošovickém závodě se vyrábí modely, které jsou vyvinuty speciálně pro evropský trh. Z výrobní linky tak sjíždějí modely nižší střední třídy Hyundai i30, Hyundai i30 kombi, Hyundai i30 ve třídveřové verzi, Hyundai ix20 z kategorie MPV a Hyundai Tucson z kategorie SUV. Nošovický závod nevyrábí pouze automobily, vyrábí se zde také převodovky, které navíc pokrývají spotřebu slovenského závodu Kia v Žilině a ruského závodu v Petrohradě. (ibid)

CzechInvest (2015) uvádí, že investice přišla ve velmi příhodný čas. Moravskoslezský kraj byl značně závislý na těžkém průmyslu, který v té době procházel restrukturalizací, s čímž byla spojená vysoká nezaměstnanost v regionu. Výstavba výrobního závodu HMMC tak znamenala vytvoření více jak 10 000 nových pracovních míst. 3 000 z těchto míst bylo vytvořeno přímo v Nošovicích, dalších 7 000 míst vytvořili subdodavatelé, kteří automobilku do Moravskoslezského kraje následovali.

3.3.1. Investiční pobídka pro HMMC

Dne 9. ledna 2008 bylo rozhodnuto o příslibu investičních pobídek pro společnost HMMC. Stalo se tak v souladu se zákonem č. 72/2000 Sb., o investičních pobídkách (ve znění pozdějších předpisů). Společnost HMMC získala nárok na:

- slevu na dani z příjmů, kterou lze čerpat po dobu 10 let,
- hmotnou podporu na tvorbu nových pracovních míst,
- hmotnou podporu rekvalifikací,
- hmotnou podporu na kapitálové investice,
- převod technicky vybaveného území za zvýhodněnou cenu.

Hmotná podpora na vytváření nových pracovních míst byla vyčíslena na 200 tis. Kč na pracovní místo. Tato podpora se zvýšila o dalších 50 tis. Kč, a to v případě, pokud by na novém pracovním místě byla zaměstnána osoba se zdravotním postižením déle než jeden rok nebo osoba, která je evidována jako uchazeč o zaměstnání na úřadu práce déle než 6 měsíců. Hmotná podpora rekvalifikace představovala 35 % nákladů na rekvalifikaci zaměstnanců.

Hmotná podpora na kapitálové investice byla stanovena maximálně na 2 414,9 mil. Kč. Tyto prostředky musely být použity na nákup pozemků, výstavbu a vybavení projektu. Rozdíl mezi tržní a kupní cenou pozemků v katastrálním území obcí Nošovice a Nižní Lhoty nesměl přesáhnout částku 740 mil. Kč.

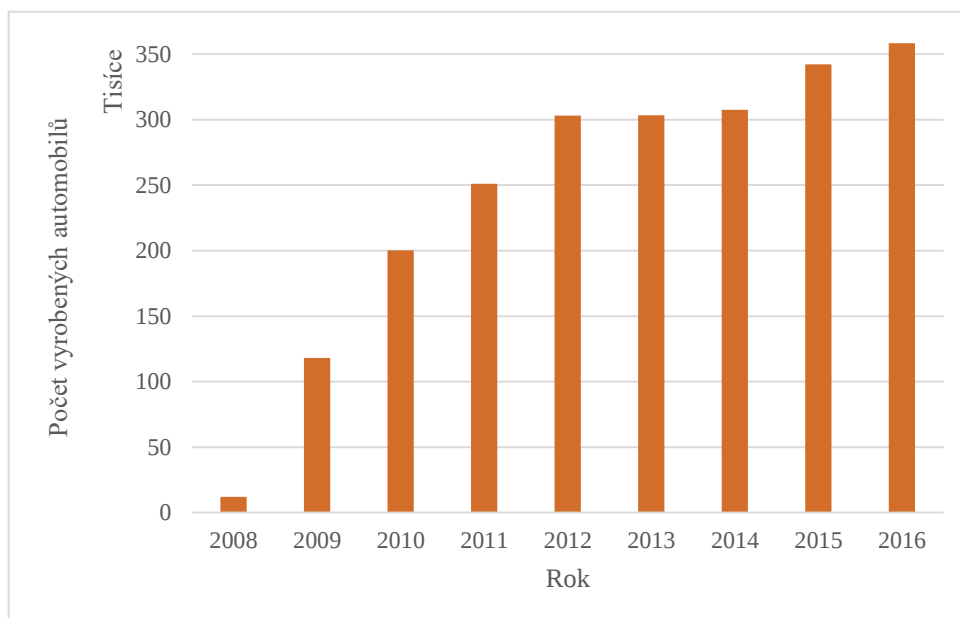
Celková výše všech poskytnutých investičních pobídek nesměla překročit 15 % celkové hodnoty investičních nákladů, které se vztahovaly k investičnímu záměru. Maximální výše podpory formou investičních pobídek byla stanovena na 4 892, 94 mil. Kč. Jedná se tak o nejvyšší částku, která byla doposud ve formě investičních pobídek udělena. (CzechInvest, 2017; Ministerstvo průmyslu a obchodu České republiky, 2011)

3.3.2. Výroba v HMMC

Výrobu vozů lze vidět na Grafu 5. Do konce roku 2008 se vyrobilo 12 tisíc vozů. Přestože ekonomická situace v Evropě nebyla v prvních letech výroby HMMC příliš optimistická, výroba v nošovickém závodě každým rokem rostla. V roce 2012 byl poprvé splněn výrobní plán, kdy byla dosažena hranice 300 tisíc vyrobených automobilů, přičemž se počet vyrobených automobilů i v následujících letech pohyboval stále nad výrobním plánem. V roce 2015 byl plán překročen o více než 40 tisíc vozidel a následující

rok se výrobní plán firmy zvedl na hranici 350 tisíc vozidel za rok. V posledním roce zkoumaného období byl výrobní plán opět splněn, výroba se dostala na rekordní úroveň, v HMMC bylo vyrobeno 358 400 automobilů.

Graf 5: Počet vyrobených automobilů v HMMC ve sledovaném období



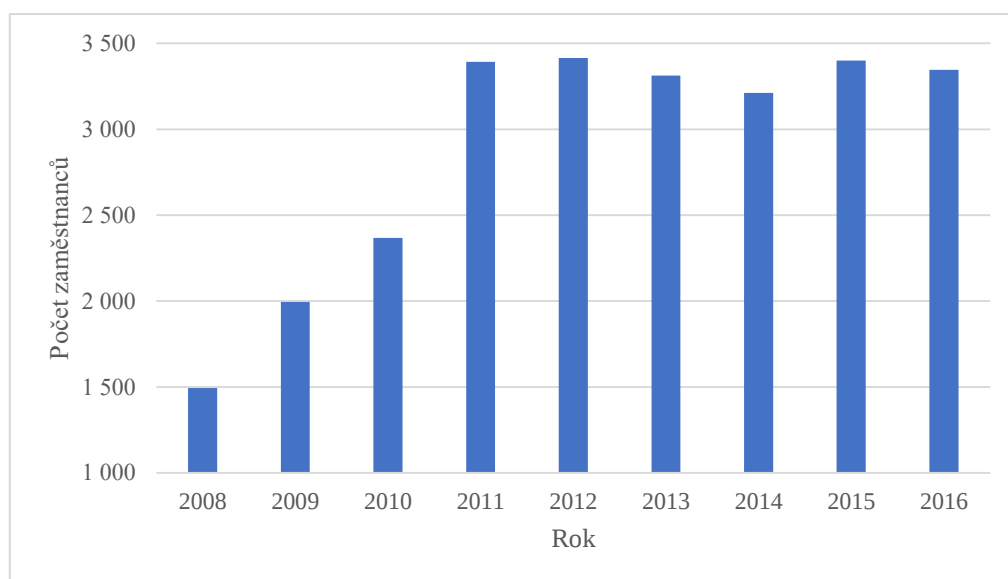
Zdroj: HMMC 2017b, vlastní zpracování

Většina vyrobených vozidel míří na zahraniční trhy, především do evropských zemí. Nejvíce vozů míří do Velké Británie, Německa, Itálie a Španělska, avšak v posledních letech zkoumaného období se automobily vyvážely například i do Egypta, Mexika, Austrálie či do Kuvajtu. Na domácím trhu se prodávala pouze 3 % všech vyrobených vozidel, avšak v posledních 3 letech zkoumaného období se domácí poptávka po vozech z Nošovic zvýšila. V roce 2015 se v České republice prodalo přibližně 15 tisíc automobilů, což znamená přibližně 4,5 % celé produkce. (HMMC 2017b)

3.3.3. Zaměstnanost v HMMC

Na Grafu 6 je znázorněn vývoj počtu zaměstnanců v nošovickém závodě. V úvodním roce, kdy byla spuštěna výroba, podnik zaměstnával skoro 1 500 lidí a v následujících letech společně s růstem výroby rostly i počty zaměstnanců. V roce 2009 byla spuštěna výroba na dvousměnný provoz a největší nábor nových zaměstnanců byl v roce 2011, kdy byla spuštěna třetí směna, v tomto roce bylo v HMMC zaměstnáno bezmála 3 400 lidí. Od roku 2012 se po dva roky počet zaměstnanců snižoval, avšak pouze o 200 lidí, tato místa byla v roce 2015 znovu doplněna. V posledních letech zkoumaného období tak bylo stabilně zaměstnáno okolo 3 300 osob.

Graf 6: Počet zaměstnanců v HMMC ve sledovaném období



Zdroj: HMMC 2017b, vlastní zpracování

4. Automobilový průmysl ve Slovenské republice

Automobilový průmysl patří k nejdůležitějším odvětvím pro Slovenskou ekonomiku. V roce 2012 automobilový průmysl přímo generoval 12 % HDP země, přímo a nepřímo pak až 17 % (Luptáček et al., 2013). V roce 2015 tvořil automobilový průmysl 43 % z celkové produkce celého zpracovatelského průmyslu Slovenské republiky. Na exportu země se toto odvětví podílelo 35 %. V samotných automobilkách a u jejich přímých dodavatelů bylo zaměstnáno 80 tisíc lidí, nepřímo pak automobilový průmysl tvořil dalších 120 tisíc pracovních míst. Celkem bylo tedy na Slovensku vytvořeno díky automobilovému průmyslu 200 tisíc pracovních míst. Závislost na automobilovém průmyslu dokazuje i počet vyrobených automobilů na 1 000 obyvatel. Slovenská republika drží v tomto ohledu světové prvenství, kdy v roce 2015 bylo vyrobeno 178 vozů na tisíc obyvatel. (SARIO, 2015)

4.1. Volkswagen Slovakia, a.s. (VW Slovakia, 2017)

Historie společnosti sahá do roku 1991, kdy vláda Slovenské republiky, Bratislavské automobilové závody, a.s. a koncern Volkswagen společně podepsaly dohodu o vytvoření nové společnosti Volkswagen Bratislava, s.r.o. V prosinci roku 1998 se stal koncern Volkswagen jediným vlastníkem společnosti, která se nově jmenovala Volkswagen Slovakia, a.s. (dále jen VW Slovakia).

V roce 2016 měla společnost ve Slovenské republice celkem 4 výrobní závody – v Bratislavě, Martině, Košicích a ve Stupavě.

Bratislavský závod je ze všech závodů největší, vyrábí se zde vozy z kategorie luxusních SUV - Volkswagen Touareg, Audi Q7 a karoserie pro vozy Porsche Cayenne. Od druhé poloviny roku 2011 se zde vyrábí také malé městské vozy z projektu New Small Family – Volkswagen up!, SEAT Mii a Škoda Citigo. Bratislavský závod tak vyrábí na jednom místě vozy 5 značek, což je světovým unikátem.

V Martinském závodu se od roku 2000 vyrábí především komponenty. Pouhých 7 % vyrobených dílů míří do závodu v Bratislavě, zbytek komponentů míří do ostatních výrobních závodů koncernu Volkswagen v zahraničí.

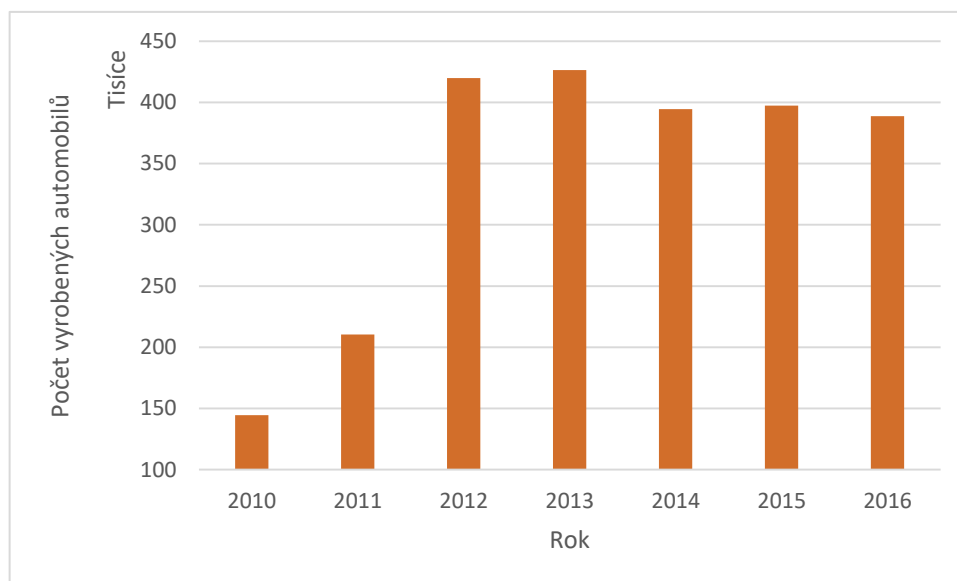
Závod v Košicích je v provozu od listopadu 2004. V tomto závodě se připravují části vozů, které se následně vyváží do koncernových závodů Volkswagen v Rusku, kde jsou následně zkompletovány.

Posledním závodem je podnik ve Stupavě, kde se vyrábějí nástroje, které jsou určeny pro výrobu automobilů. Produkty z tohoto závodu jsou exportovány do celého světa.

4.1.1. Výroba ve VW Slovakia

Na Grafu 7 je zobrazen vývoj produkce vozů společnosti VW Slovakia. Z důvodu nedostupnosti dat začíná sledované období rokem 2010. V tomto roce bylo vyrobeno skoro 145 tisíc vozů. Až do roku 2013 vidíme růst produkce, kdy největší nárůst výroby vozů zaznamenala společnost mezi lety 2011 a 2012, kdy se produkce zdvojnásobila. Důvodem bylo spuštění sériové výroby malých městských vozů z projektu New Small Family. Rekordním rokem byl rok 2013, kdy sjelo z výrobní linky více než 425 tisíc vozů. Od tohoto roku až do konce sledovaného období pozorujeme pomalý útlum výroby. V posledních třech letech zkoumaného období bylo ročně průměrně vyrobeno 390 tisíc vozů, což znamená oproti roku 2010 nárůst o 160 %. Více než 99 % produkce automobilů VW Slovakia je určeno k exportu do více než 148 států. Mezi hlavní exportní trhy patří především Německo, USA a Čína.

Graf 7: Výroba automobilů ve VW Slovakia ve sledovaném období

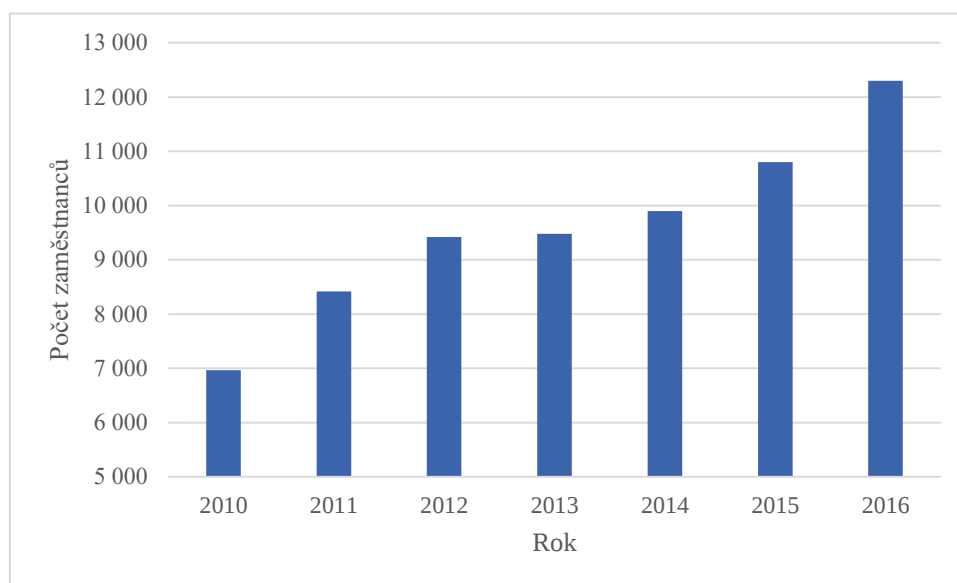


Zdroj: Výroční zprávy VW Slovakia, vlastní zpracování

4.1.2. Zaměstnanost ve VW Slovakia

V Grafu 8 je zobrazen vývoj počtu zaměstnanců ve společnosti VW Slovakia. Z důvodu nedostupnosti dat začíná sledované období rokem 2010, kdy bylo ve společnosti zaměstnáno bezmála 7 tisíc lidí. Z grafu je patrné, že po celé sledované období počet zaměstnanců narůstal. Nárůst v první polovině sledovaného období souvisí s přípravou a zavedením výroby nových příměstských vozů. Postupný růst počtu zaměstnanců lze pozorovat i v druhé polovině sledovaného období, kdy výroba spíše stagnovala. Poslední rok zkoumaného období společnost přijala více než 1 200 nových zaměstnanců. Za 6 let se tedy počet zaměstnanců společnosti VW Slovakia skoro zdvojnásobil.

Graf 8: Počet zaměstnanců ve VW Slovakia ve sledovaném období



Zdroj: Výroční zprávy VW Slovakia, vlastní zpracování

4.2.PCA Slovakia, s.r.o.

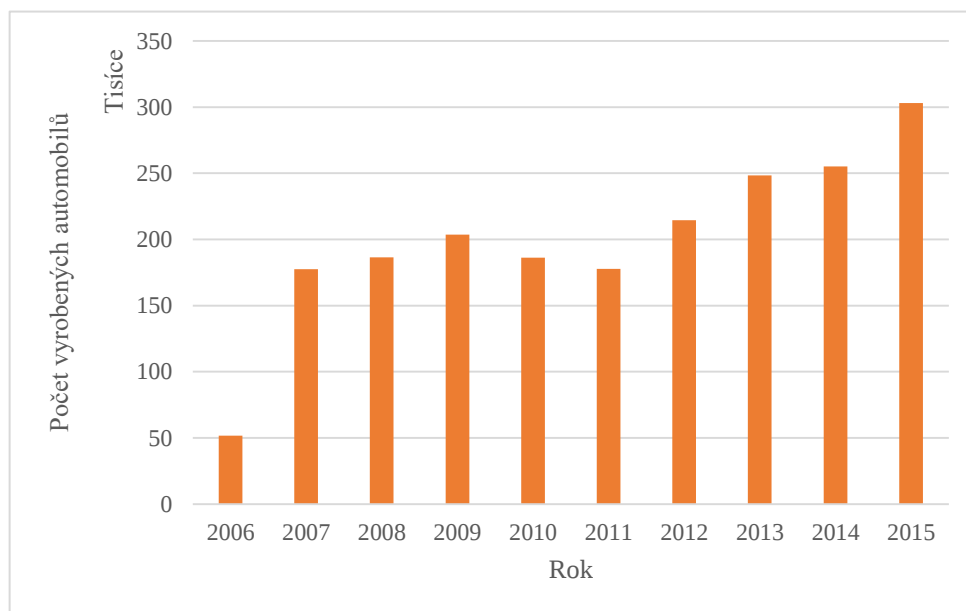
V roce 2003 bylo rozhodnuto o investici francouzského koncernu PSA Peugeot Citroën na Slovensku. Ve stejném roce tak vznikla společnost PCA Slovakia, s.r.o. (dále jen PCA Slovakia). Výrobní závod PCA Slovakia je situován u Trnavy a rozkládá se v areálu o rozloze 192 ha. Základní kámen byl položen v červnu roku 2003 a o tři roky později začala sériová výroba automobilů. Automobilka v Trnavě tak patří mezi nejmladší a technologicky nejmodernější výrobní závody koncernu PSA Peugeot Citroën. Maximální roční kapacita výroby je 300 tisíc vozů. V roce 2015 se zde vyráběly modely Peugeot 208 (který nahradil model Peugeot 207) z kategorie nižší střední třídy a Citroën C3 Picasso z kategorie MPV. (PCA Slovakia, 2017; Výroční zprávy PCA Slovakia)

4.2.1. Výroba v PCA Slovakia

V Grafu 9 je zobrazena produkce automobilů v PCA Slovakia. Z grafu lze vyčíst, že během 6 měsíců bylo v roce 2006 vyrobeno přes 50 tisíc vozů Peugeot 207. Rostoucí trend výroby pokračoval až do roku 2009, kdy se začal sériově vyrábět model Citroën C3 Picasso, který se vyrábí pouze v trnavském závodu. V tomto roce bylo vyrobeno 202 tisíc vozů. Od roku 2010 do roku 2011 sledujeme poprvé pokles výroby, který byl zapříčiněn především nízkou poptávkou na exportních trzích. Od roku 2012 lze znovu sledovat nárůst produkce vozů. V tomto roce se v trnavském závodě vyráběly celkem 3 modely. Vyráběnou novinkou byl model Peugeot 208, který postupně nahradil model Peugeot 207. V roce 2015 se tak v Trnavě vyrobilo 303 tisíc vozů, z nichž více než 80 % tvořil

model Peugeot 208. Oproti roku 2007 byla produkce v roce 2015 téměř dvojnásobná. Vyrobené vozy směřují především na evropský trh, především do Itálie, Německa a Francie.

Graf 9: Počet vyrobených automobilů v PCA Slovakia ve sledovaném období

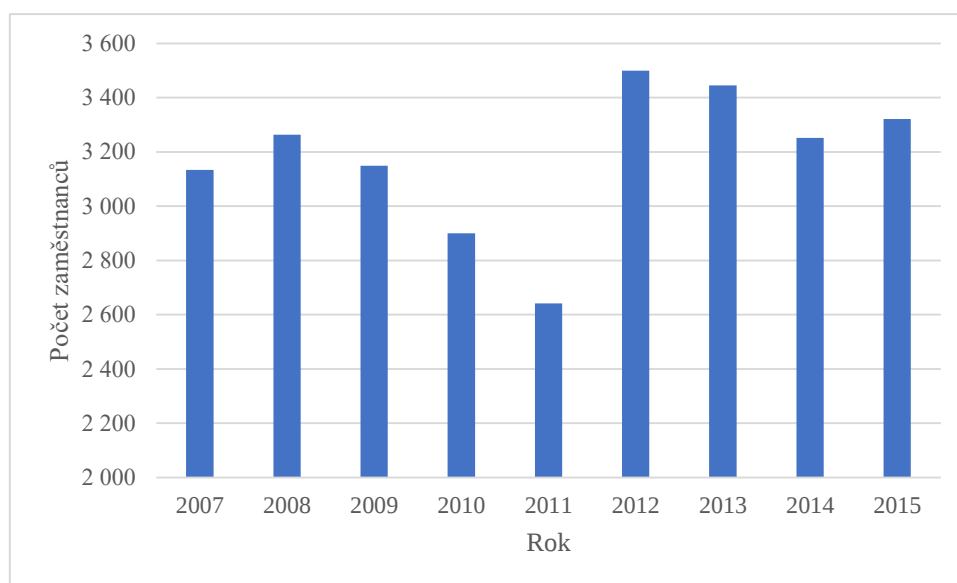


Zdroj: Výroční zprávy PCA Slovakia, vlastní zpracování

4.2.2. Zaměstnanost v PCA Slovakia

V Grafu 10 je zobrazen vývoj počtu zaměstnanců v PCA Slovakia. V roce 2007 pracovalo v PCA Slovakia celkem 3 134 zaměstnanců a další rok se jejich počet nepatrně zvýšil. Od roku 2009 až do roku 2011 docházelo kvůli ekonomické krizi k redukci počtu zaměstnanců. V roce 2012 však závod přešel na třísměnný provoz, kdy bylo přijato více než 850 nových zaměstnanců. Přestože výroba vozů v dalších letech rostla, stav zaměstnanců klesal. V roce 2015 bylo zaměstnáno 3 321 lidí.

Graf 10: Počet zaměstnanců v PCA Slovakia ve sledovaném období



Zdroj: Výroční zprávy PCA Slovakia, vlastní zpracování

4.3. Kia Motors Slovakia s.r.o.

Společnost Kia Motors Slovakia s.r.o. (dále jen KMS) vznikla v roce 2004, kdy byla potvrzena výstavba prvního evropského výrobního závodu Kia ve Slovenské republice nedaleko Žiliny. Vlastníkem této společnosti je jihokorejská Kia Motors Corporation. Základní kámen byl slavnostně položen v dubnu roku 2004 a samotná výstavba závodu začala v říjnu téhož roku. V prosinci 2005 byla stavba dokončena a o rok později byla zahájena sériová výroba vozů. (Výroční zprávy KMS)

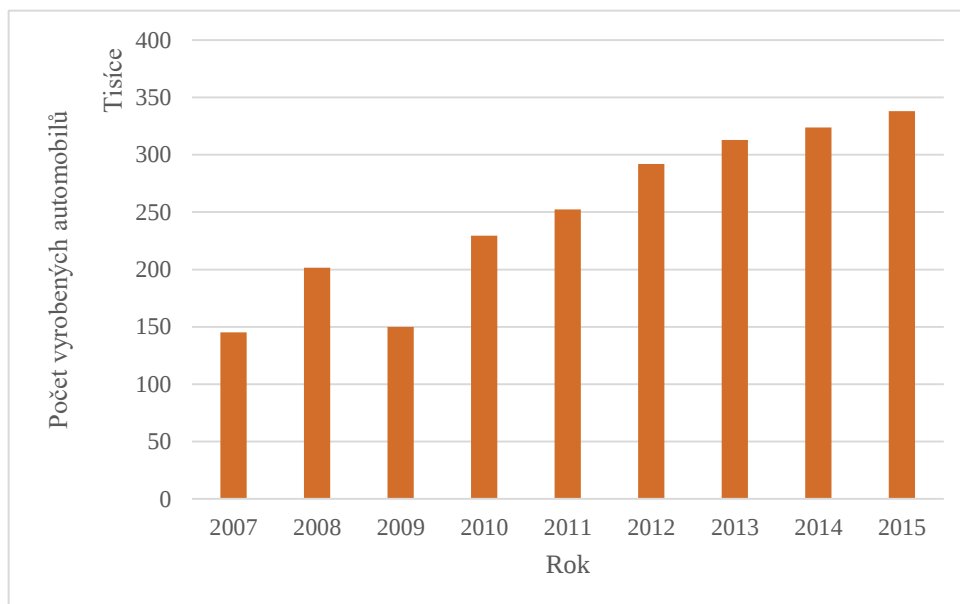
V závodě se v roce 2016 vyráběly modely Kia cee'd, cee'd_sw a pro_cee'd z kategorie nižší střední třídy, model Kia Sportage z kategorie SUV, produktové portfolio doplňoval model Kia Venga z kategorie mini MPV. Maximální výrobní kapacita je 300 tisíc vozů ročně. V žilinském závodě se rovněž vyrábí motory, které putují i do sesterského závodu HMMC v Nošovicích. (ibid)

4.3.1. Výroba v KMS

Na Grafu 11 jsou uvedeny počty vyrobených automobilů v KSM. V úvodním roce 2007 se vyrobilo 145 tisíc vozů a od počátku sériové výroby vidíme vzestupný trend výroby automobilů. Jediný propad výroby zaznamenal podnik v roce 2009, kdy bylo vyrobeno o 50 tisíc vozů méně než v předchozím roce (úroveň z roku 2007), a to i přesto, že poptávka po nových automobilech byla podpořena šrotovným. Následující rok, kdy se spustila výroba modelu Sportage, se však vyrobilo o 80 tisíc vozů více, což je největší

nárůst za zkoumané období. V roce 2015 bylo vyrobeno 338 tisíc vozů, což znamená více než dvojnásobek produkce z roku 2007. Od roku 2013 představuje produkce modelu Kia Sportage více než 50 % celkové produkce závodu. Mezi hlavní exportní trhy patří Velká Británie, Rusko a Německo.

Graf 11: Počet vyrobených automobilů v KMS ve sledovaném období

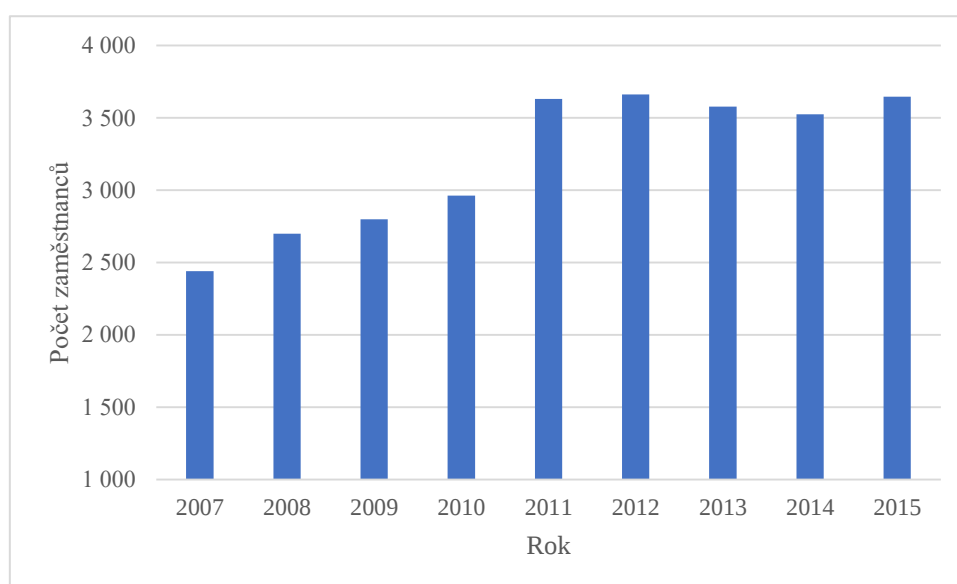


Zdroj: Výroční zprávy KMS vlastní zpracování

4.3.2. Zaměstnanost v KMS

Na Grafu 12 je znázorněn vývoj počtu zaměstnanců v KMS. V roce 2007 bylo v závodu zaměstnáno skoro 2 500 lidí a tento počet každým rokem narůstal. V období ekonomické krize se společnost rozhodla zkrátit pracovní dobu a nepropouštět své zaměstnance. V roce 2011 byla spuštěna výroba modelu Kia Venga a společnost přešla na třísměnný provoz, díky tomu bylo přijato více než 650 nových zaměstnanců. Od tohoto roku až do konce zkoumaného období si společnost držela přibližně 3 600 stálých zaměstnanců.

Graf 12: Počet zaměstnanců v KMS ve sledovaném období



Zdroj: Výroční zprávy KMS, vlastní zpracování

5. Hospodářská krize a program šrotovného

5.1. Příčiny hospodářské krize z roku 2008

„Zárodky krizí vždy vznikají v „dobrých časech“, kdy je svět nejlíbivější.“ (Singer, 2008)

Ve sledovaném období proběhla ekonomická krize, která se nevyhnula oběma zemím a jejich automobilovému průmyslu. Hypoteční krize v USA přerostla v krizi finanční, která následně ovlivnila reálnou ekonomiku po celém světě. Příčin bylo mnoho, dle Singera (2008) měly příčiny krize především institucionální, finanční a ekonomické aspekty.

Institucionální aspekty krize sahají až do 70. let dvacátého století. Až do roku 1977 poskytovaly banky v USA úvěry pouze bohatší vrstvě obyvatel, lidem, kteří nebyli tak majetní nebo by mohli mít problémy se splácením, pak úvěry logicky poskytnuty nebyly. Taková situace však byla v očích tehdejších politiků diskriminační. To se však změnilo s přijetím Community Reinvestment Act v roce 1977, který usnadnil přístup k vlastnění nemovitosti i nízkopříjmovým vrstvám. Úvěry s málo bonitními klienty pak hromadily především hypoteční banky Fannie Mae a Freddie Mac.

Finanční aspekty krize pak byly především v možnosti sekularizace aktiv o tzv. subprime hypotéky a rozvoji stínového bankovníctví. Nové hypotéky vytvářely iluzi snadného splacení, kdy úvěr byl na 100 % a více kupní ceny nemovitosti. Zpočátku byly

úrokové sazby nízké a splátky byly nižší než úroky, avšak fixní sazby se po úvodních letech uvolnily, což vedlo k problémům se splácením.

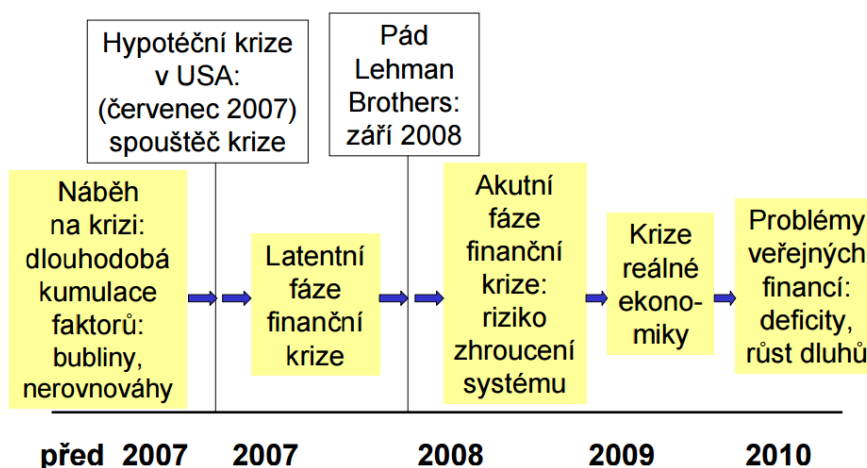
Ekonomické příčiny mají kořeny už v 90. letech 20. století. Tehdejší rozmach informačních technologií vyvolal v USA investiční boom, avšak ne všechny investiční modely byly správně nastavené. Po prasknutí akciové bubliny bylo mnoho investic omezeno, firmy procházely restrukturalizací a některé zbankrotovaly. Důsledkem byl propad poptávky, HDP a zvýšení nezaměstnanosti. Na tuto situaci reagovala FED, která snížila úrokové sazby na nejnížší úroveň od dob 2. světové války. Na této úrovni však úroková sazba zůstala delší dobu, a díky tomu klesly i úrokové sazby hypoték. Nemovitosti si tak začali pořizovat i lidé, kteří by za normální situace na vlastní bydlení neměli. (Lungová, 2011)

Poslední příčinou byl morální hazard většiny subjektů, které se nějakým způsobem podílely na hypotékách. Hlavní motivací byl zisk z podílu a přenesení rizika na dalšího držitele. Hypoteční brokeri tak sjednávali co nejvíce smluv v co největším objemu, a to i rizikovým skupinám, jako byli například nezaměstnaní. Odhadci záměrně přeceňovali nemovitosti a ratingové agentury, které měly omezit riziko kupujícího, byly placeny institucemi, jejichž produkt oceňovaly. (Singer, 2008)

Nedostatek ropy, surovin a potravin v roce 2008 zapříčinil rostoucí inflaci, která vedla k vyšším úrokovým mírám. Důsledkem pak byly problémy při splácení úvěrů. Banky se snažily realizovat zástavy, avšak ceny nemovitostí klesaly a řada finančních institucí se tak dostala do existenčních problémů. (Lungová, 2011)

Některé banky byly zachráněny díky vládním balíčkům (např. výše zmíněné hypoteční banky Fannie Mae a Freddie Mac). Další finanční instituce byly zestátněny jako například největší světová pojišťovna AIG. Před pádem byly některé finanční instituce zachráněny převzetím, příkladem je investiční banka Merrill Lynch, která byla převzata Bank of America. Šestou největší americkou banku Wachovia zachránilo převzetí pod Citigroup. Největším šokem pro finanční trh pak byl krach jedné z největších investičních bank Lehman Brothers. (Pololáník, 2008)

Obrázek 2: Fáze krize v rozvinutých ekonomikách



Zdroj: Singer, 2010

5.2. Intervencionistické opatření – šrotovné

Jedním z mnoha důsledků ekonomické krize bylo také snížení poptávky po statcích a službách, omezování výroby a s tím spojená možnost větší vlny propouštění. Takový scénář hrozil i automobilovému průmyslu v Evropě. Vlády mnoha zemí se tak rozhodly do svých stimulačních protikrizových balíčků vložit i tzv. šrotovné, které mělo pomoci zvýšit poptávku po nových automobilech. Šrotovné znamenalo finanční příspěvek na nákup nového automobilu, pod podmínkou ekologické likvidace starého vozu.

Vládní zásah v podobě šrotovného byl stimulem, který měl vytvořit dostatečně efektivní poptávku, která by zmírnila důsledky probíhající krize. Dodatečná spotřeba by znamenala příjmy v odvětví automobilového průmyslu, které by se dále multiplikovaly. Šrotovné mělo rovněž ekologický rozměr, kdy se díky programu měl omladit vozový park a tím pomoci životnímu prostředí, jelikož novější vozy splňovaly přísnější ekologické normy. (Novotný, 2009)

5.3. Klady a zápory šrotovného

Mezi hlavní pozitiva zavedení šrotovného patřila podpora výroby a zaměstnanosti. Jelikož je ekonomika české i slovenské republiky značně závislá na automobilovém průmyslu, dával tento argument smysl. Podpora se tak netýkala pouze samotných výrobců automobilů, ale i všech dodavatelů a subjektů, kteří poskytují určité služby navázané na automobilový průmysl. (HK ČR a IDE VŠE PRAHA, 2009)

Dalším argumentem, který podpořil šrotovné, byl zájem o životní prostředí. Podle obhájců šrotovné nepomáhalo pouze ekonomice, ale také životnímu prostředí, a tím i celé společnosti. Nové vozy mívají menší spotřebu, vylučují méně spalin a jsou také bezpečnější než vozy, které byly vyrobeny před více než 10 lety. (ibid).

Posledním argumentem byla fiskální neutralita, kdy částka, která půjde na dotace, se hned vrátí díky různým poplatkům spojených s administrativou, největší suma je pak získána z vybraného DPH z nově prodaných vozů. Šrotovné tedy nevytvoří další dluhy. (ibid)

Odpůrci šrotovného naopak poukazovali na to, že šrotovné řeší pouze krátkodobý problém a v delším období ekonomiku jako celek pouze poškodí. Dochází tak pouze k přesunu poptávky po nových automobilech, nikoliv k významnému zvýšení poptávky. K takovým závěrům docházejí Adda a Cooper (2000), kteří ve své studii zkoumali efekt zavedení šrotovného ve Francii v 90. letech minulého století. Ve své práci dokázali, že občan, který šrotovného využil, by automobil koupil později. Státní dotace mu však umožnila krýt část nákladů, a tak přesunul svou spotřebu z budoucnosti do období, ve kterém program probíhal, aby ušetřil. K podobným závěrům došel i Schiraldi (2011), který tvrdí, že čím větší je účinek šrotovného v krátkém období, o to větší je pak pokles prodeje nových automobilů v budoucnu.

S tímto tedy ztrácí na významu argument fiskální neutrality šrotovného, protože zvýšený výběr DPH z prodeje automobilů je pouze po čas platnosti programu. V dalších letech tak následuje pokles poptávky po nových automobilech, což znamená i pokles vybrané částky do státního rozpočtu. Z delšího období je tedy šrotovné čistým fiskálním výdajem.

Dalším argumentem proti šrotovnému je to, že je to pouze populistické opatření (Novotný, 2009). Podpora jednoho sektoru zároveň znamená poškození všech ostatních. Takový státní zásah do ekonomiky pak vytváří distorze na trhu a ovlivňuje relativní ceny a tím i nákupní chování všech spotřebitelů. Pokud někdo využil nabídku šrotovného a koupil nový vůz, znamená to, že se musel vzdát spotřeby jiných statků, které by si mohl dovolit, pokud by šrotovné zavedeno nebylo a nekoupil by nový automobil. Schiraldi (2011) dochází k závěru, že kvůli šrotovnému dochází k vytěsnění poptávky po ojetých vozidlech, jelikož tento program právě cílí na lidi, kteří patří k nižší příjmové skupině a bez dotace by si koupili ojetý automobil. Díky dotaci však změní své chování a pořídí si

nový automobil. Nemusí se však jednat pouze o trh s ojetými automobily. Finanční prostředky vynaložené na nákup nového automobilu mohly být příjmy jiných ekonomických subjektů, například místo automobilu mohli lidé prostředky vynaložit na opravu domu, nákup oblečení, investici do vzdělání či nechat si finanční rezervu do budoucna.

Další argument proti programu je etického rozměru. Nabízí se otázka, zda mají bohatí a nízkopříjmová skupina obyvatel přispívat ze svých daní na nákup ryze soukromého statku v podobě nového automobilu střední vrstvě obyvatel. Z tohoto ohledu je šrotovné opět diskriminační, jelikož nejchudší občané na nákup nového vozu i s dotací často nemají finanční prostředky a bohatší lidé naopak nemají potřebu kupovat nové auto. Lze uvažovat, že bohatší lidé nakupují daleko dražší automobily, kterých se šrotovné netýkalo.

Dle Tajovského (2015) je z ekonomického pohledu zcela nelogické, aby ničení funkčního statku bylo přínosem pro společnost. Pokud by taková teze platila, nezbývalo by než očekávat přírodní katastrofy jako dar. Například povodeň poškodí infrastrukturu, ale tím stimuluje poptávku po stavebních pracích, čímž se zvyšuje HDP a klesá nezaměstnanost. U šrotovného je to obdobné. Zničení funkčních automobilů je špatnou zprávou pro lidi, kteří by si starší automobily koupili. Co je špatné pro jedince, nemůže být dobré pro ekonomiku. HDP se sice zvýší, ale bohatství celé společnosti klesne.

5.4.Zavedení a průběh šrotovného ve Slovenské republice

Ve Slovenské republice byla u vlády v době krize levicově orientovaná vláda Roberta Fica, která byla v případě prohlubování krize připravena pro radikální opatření jako například vyvlastnění peněz z druhého důchodového pilíře (Vilček, 2008). Na sjezdu ĽSĽM Fico varoval před vnadami pravice. Řekl, že boj s krizí vyžaduje silné lídry, a že kvůli ekonomické krizi je zapotřebí více regulace a kontroly. (Poláková, Bartoš, 2009)

Ještě 12. února 2009 se slovenský premiér Robert Fico stavěl k zavedení šrotovného negativně. V televizní debatě STV O pět minut 12 argumentoval tím, že automobilky na Slovensku jsou exportně orientované. Díky šrotovnému by došlo ke zvýšení domácí poptávky v řádu pár tisíc, to však situaci slovenských automobilek v období ekonomické recese neřeší. Prioritou Vlády je udržení zaměstnanosti v automobilovém průmyslu. (Pravda.sk, 2009a)

27. února proběhlo jednání Rady pro hospodářskou krizi, po které premiér Fico oznámil, že Slovenská republika zavede šrotovné po vzoru západoevropských zemí. Od tohoto programu si sliboval likvidaci starších aut a omezení dovozu ojetých automobilů ze zahraničí. Rovněž bylo řečeno, že není potřeba přijímat nový zákon a šrotovné by mohlo platit další týden, vyčleněno na něj bude podle odhadů zhruba 33 mil. EUR. Nejčastěji by se mělo jednat o auta do 15 tisíc EUR, ale dotace by měla dosáhnout i na vozy střední třídy. (Česká televize, 2009a)

Slovenský premiér tak během 15 dní zásadně změnil názor na šrotovné, což dává podnět k různým spekulacím. Jak již bylo psáno v kapitole O zájmových skupinách a Dobývání renty, je logické, že zájmové skupiny, které se podílejí na výrobě automobilů, vynaloží určité své náklady, aby si zajistily schválení opatření, které by zvýšilo poptávku po jejich produktech. V duchu keynesových myšlenek tedy přichází Ficova vláda se svou viditelnou rukou, aby pomohla ekonomice znovu dosáhnout své rovnováhy.

5.4.1. První kolo šrotovného

4. březen byl dnem, kdy Ministerstvo hospodářství Slovenské republiky vydalo nařízení, kterým stanovilo podmínky pro získání dotace. Program nabyl platnosti 9. března a měl skončit k poslednímu dni roku 2009. (Pravda.sk, 2009b)

Velikost dotace byla stanovena na:

- 1 500 EUR, pokud prodejce poskytne slevu nejméně 500 EUR,
- 1000 EUR v případě, že prodejce slevu neposkytne.

Nárok na dotaci měla každá fyzická i právnická osoba, která vlastnila motorové vozidlo k 31. 12. 2008, které bylo vyrobené před 1. 1. 1999 (stáří vozidla min. 10 let) a bylo zaregistrované v evidenci motorových vozidel k 31. 12. 2008. Dále musel žadatel o dotaci odevzdat po 9. 3. 2009 své staré vozidlo autorizovanému zpracovateli, který mu vystavil doklad o sešrotování. Poté příslušný dopravní inspektorát takové vozidlo vyřadil z evidence a majitel obdržel doklad o trvalém vyřazení.

Dotace byla poskytnuta prostřednictvím zástupce výrobce (prodejce). Nový majitel vozu tak zaplatil již sníženou cenu. Prodejce mohl jednou měsíčně požádat stát o proplacení šrotovací prémie, musel doložit doklad o ekologické likvidaci starého vozu a

jeho vyřazení z evidence a fakturu, která obsahovala konečnou cenu automobilu po slevě. Pokud bylo vše v pořádku, stát poslal prodejci peníze na jeho bankovní účet.

Rovněž bylo omezeno, na jaká vozidla se bude dotace vztahovat. Pro uplatnění dotace na koupi nového motorového vozidla tak muselo být dodrženo následující:

- nové motorové vozidlo nesmělo mít najeto více než 6 000 km,
- vozidlo nesmělo být uvedeno do provozu před více než 6 měsíci,
- cena vozu nesměla před snížením překročit 25 000 EUR včetně DPH.

Ještě v průběhu šrotovného se premiér Fico 23. března vyjádřil ke zmíněnému programu skepticky. Postavil se proti protekcionismu a tvrdil, že čím více zemí šrotovné zavede, tím větší bude efekt šrotovného. Řekl však, že pro slovenskou ekonomiku nemá šrotovné žádný zásadnější význam. (SME.sk, 2009a)

Přestože premiér hovořil o vlivu šrotovného na ekonomiku Slovenska skepticky, o šrotovné byl na Slovensku enormní zájem. Svědčí o tom skutečnost, že již po 13 pracovních dnech byly vyčerpány všechny finanční prostředky, které byly na šrotovné vyčleněny a první kolo šrotovného tím tedy 25. března skončilo. Celkem bylo v prvním kole šrotovného uděleno 22 100 dotací.

Po jednání Rady pro hospodářskou krizi premiér Fico uvedl, že mu Rada doporučila ve šrotovném pokračovat, mohlo by se tak stát již příští týden. Uvedl však, že druhé kolo bude poslední. V následujících dnech se sešli představitelé Ministerstva financí, Ministerstva hospodářství a Sdružení automobilového průmyslu, kteří na schůzce jednali o nastavení jednotlivých parametrů pro příští kolo šrotovného. K prvnímu kolu šrotovného se vyjádřil i tehdejší ministr financí J. Počiatek, který řekl, že stát na šrotovném neprodělává ani nevydělává. (Pravda.sk, 2009c)

Na konferenci 1. dubna obhajoval premiér Fico šrotovné veřejnosti. Dle jeho slov se jedná o společnou makroekonomickou politiku Evropy, nikoliv o „hračku“ Slovenské vlády. Uvedl také, že se ve veřejném sektoru bude muset více šetřit – přibližně o 10 %. Slovenský premiér se rovněž vyjádřil negativně k síle volného trhu, když řekl, že žádná taková zázračná síla neexistuje, naopak stát se silnější regulací přežije krizi lépe. (SME.sk 2009b)

5.4.2. Druhé kolo šrotovného

3. dubna vydalo Ministerstvo hospodářství nové nařízení, kterým se stanovily podmínky pro druhé kolo šrotovného. Změny se týkaly výše sumy, která byla vyčleněna na poskytnuté dotace. Balík peněz, který byl určen pro druhé kolo šrotovného byl menší než pro první kolo, ve druhém kole se jednalo o 22,1 mil. EUR. Druhá změna se týkala samotné dotace. Vláda se rozhodla, že se dotace sníží na 1 000 EUR s tou podmínkou, že stejnou částkou musí přispět i prodejce vozu – celkem tedy 2 000 EUR. Dokument vešel v platnost v pondělí 6. dubna. (Ministerstvo hospodářstva Slovenskej republiky, 2009)

Na změněné podmínky reagovali prodejci, kteří si stěžovali, že po poskytnutí slevy 1 000 EUR by se dostali do ztráty. Někteří prodejci tak slevy poskytovali pouze na vybrané modely. Obchodní ředitel Kia R. Portášik tehdy uvedl, že si vláda vytváří politické body na úkor jejich zisku, což nepovažuje za šťastné (Lidovky.cz, 2009). Někteří prodejci se rozhodli na tuto situaci reagovat zdražením. Ceníky zůstaly stejné, změnil se však ceny v různých akcích. Příkladem může být nejprodávanější model Škoda Fabia. Cena vozu v akci Spring v prvním kole šrotovného startovala na 7 999 EUR, ve druhém kole v akci Ice+ startovaly ceny stejného modelu na 8 499 EUR. (Kollárová et Zajíčková, 2009a)

U druhého kola šrotovného se předpokládalo, že skončí rekordně rychle. Na slovenských šrotovištích vládl chaos a panika, lidé stáli dlouhé hodiny ve frontách, dokonce se stávalo, že si šrotoviště nechala účtovat 50 EUR za předčasné sešrotování vozu, namísto toho, aby vyplácela příspěvek. Enormní nápor dokládá i fakt, že v těchto dnech bylo na Slovensku sešrotováno každou minutu 7 vozidel. (Česká televize, 2009b)

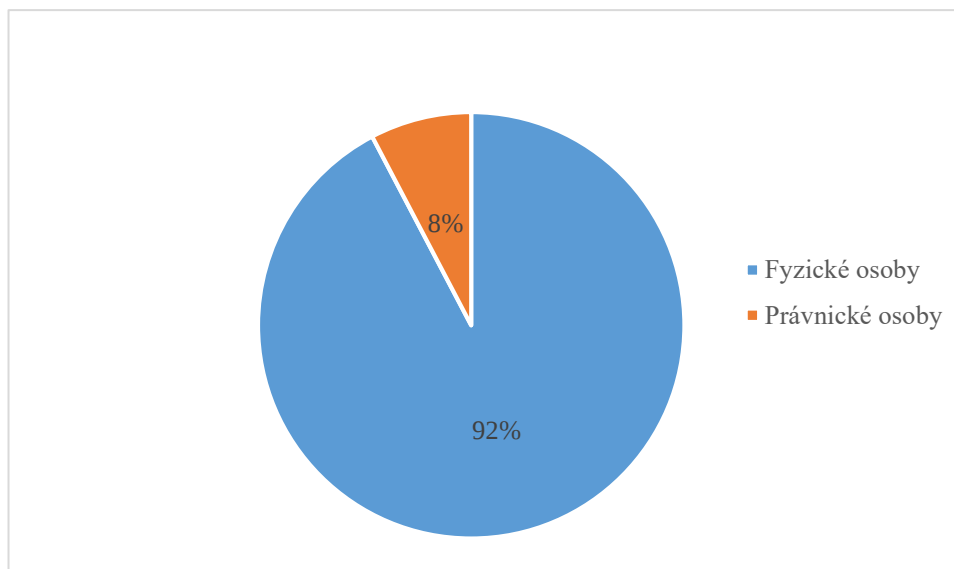
Registr odevzdaných vozidel dosáhl plánovaného počtu 22 100 vozidel dne 14. dubna a tím tedy skončilo i druhé kolo šrotovného, které probíhalo pouhých 5 pracovních dní. (Pravda.sk, 2009d)

Po srpnové návštěvě slovenské automobilky PSA Peugeot Citroen ještě premiér připouštěl třetí kolo šrotovného, jehož podmínky však blíže nespecifikoval, řekl ale, že další kolo šrotovného by zavedl pouze v případě, pokud by se krize i nadále prohlubovala. (Kollárová et Zajíčková, 2009b)

5.5. Výsledky šrotovného na Slovensku

Z Grafu 13 je patrné, že ačkoli mohly využít šrotovné na Slovensku i firmy, tak z celkového počtu 44 200 vyřazených vozidel jich pouze 8 % bylo vlastněno právníckými osobami – v absolutních číslech jich bylo 3 399. Zbytek vyřazených automobilů, tedy 40 801, byl ve vlastnictví fyzických osob.

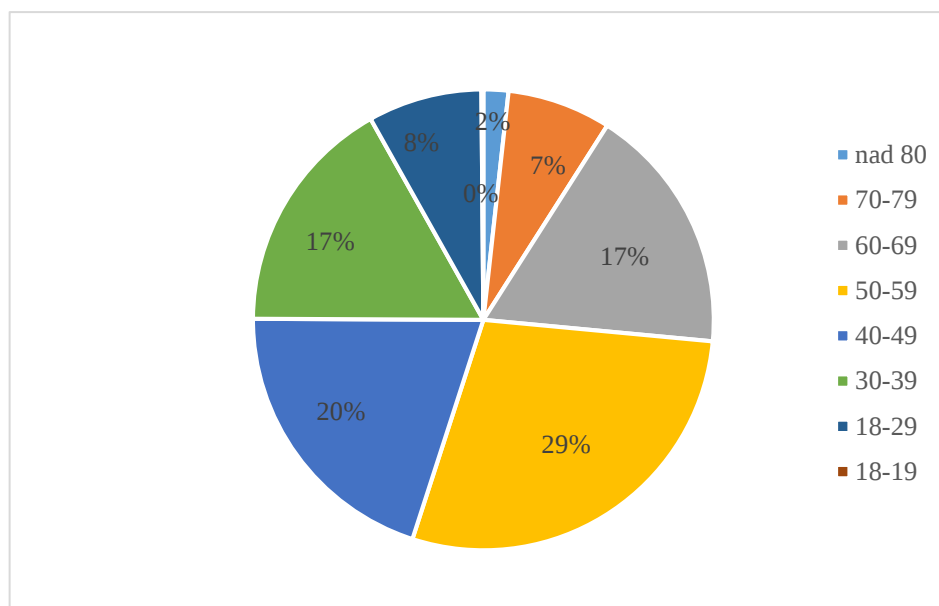
Graf 13: Struktura majitelů vyřazených vozidel v rámci šrotovného



Zdroj: ZAP SR, 2013, vlastní zpracování

Na Grafu 14 můžeme vyčíslit, že z celkového počtu 40 801 fyzických osob byla více než polovina všech majitelů starších 50 let. Nejpočetnější skupina majitelů sešrotovaného vozu ve věku od 50 do 59 let, kterých bylo 11 625. Nejmenší skupinou pak byli nejmladší majitelé ve věku od 18 do 19 let, kterých bylo pouhých 55. Zajímavostí je, že podíl majitelů, kteří byli v důchodovém věku, nebo těsně před ním dosáhl 26 %.

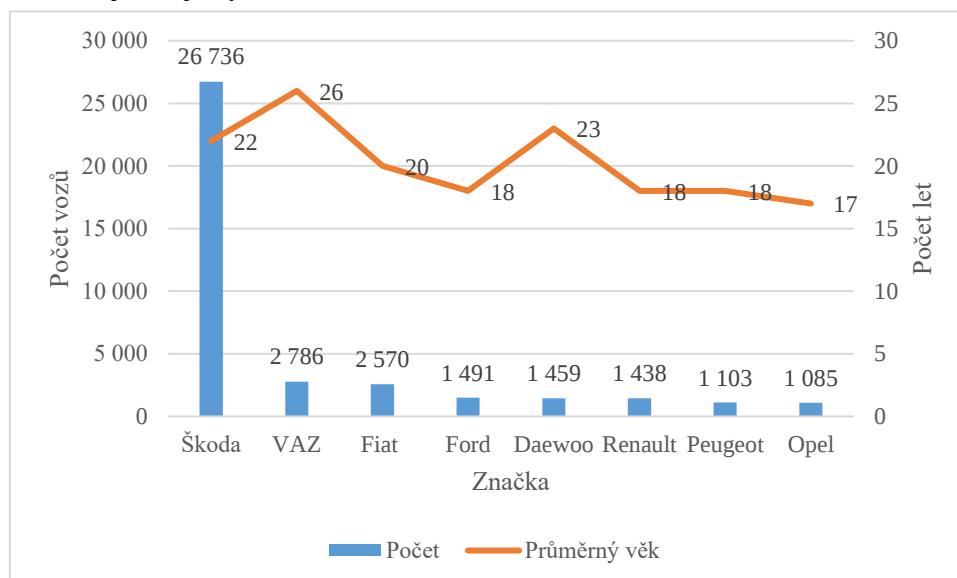
Graf 14: Věková struktura majitelů sešrotovaných vozidel



Zdroj: ZAP SR, 2013, vlastní zpracování

V Grafu 15 vidíme strukturu více než 92 % všech vyřazených vozidel. Více než polovina všech sešrotovaných vozů byla značky Škoda, jejichž průměrný věk byl 22 let. Druhou nejčastěji sešrotovanou značkou byla ruská auta VAZ s průměrným věkem 26 let. Třetí v pořadí byly vozy Fiat, kterých bylo více než dva a půl tisíce – průměrný věk těchto vozů byl 20 let. Dále bylo sešrotováno skoro 1 500 aut značky Ford, podobný počet připadlo i na auta značek Daewoo a Renault. Průměrný věk zlikvidovaných vozů značky Daewoo byl 23 let, vyřazená vozidla značek Renault a Ford však byla v průměru o 5 let mladší. Auta značky Opel byla poslední, která se dostala nad hranici 1 000 vyřazených vozidel, vozy Opel byly v průměru nejmladší – 17 let.

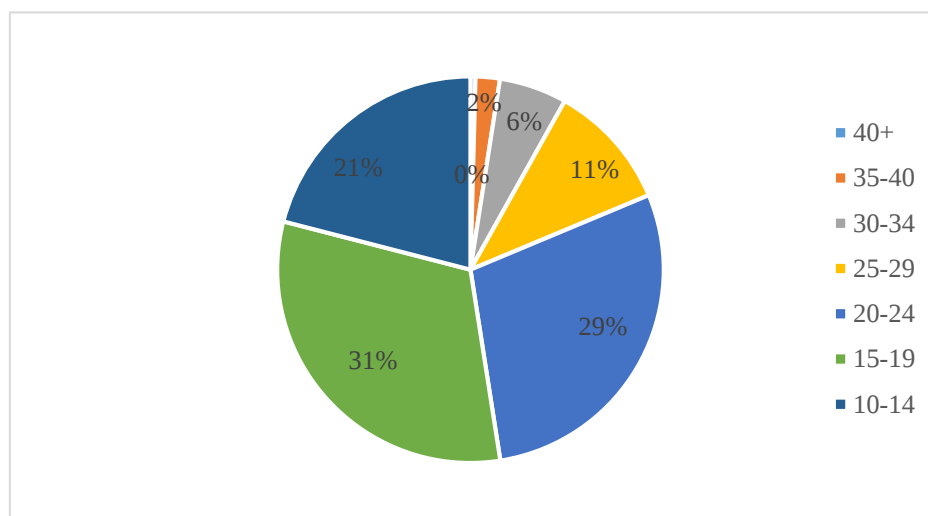
Graf 15: Nejčastěji vyřazená vozidla v rámci šrotovného



Zdroj: ZAP SR, 2013, vlastní zpracování

Graf 16 znázorňuje průměrný věk všech vyřazených vozidel. Z grafu patrné, že vozidla starší 25 let netvořila ani čtvrtinu celkového počtu vyřazených automobilů. Nejvíce vyřazených vozidel bylo ve věku od 15 do 19 let a více než 20 % vozidel bylo sešrotováno, ačkoli byla maximálně 14 let stará. Tedy více než 23 tisíc sešrotovaných vozidel bylo starých 10 – 19 let. Dle autora je možné s úspěchem pochybovat o tom, že by drtivá většina těchto vozů musela být sešrotována, značná část těchto vozů tak mohla být nabídnuta v autobazarech, kde by dále mohla sloužit lidem, kteří si i přes šrotovné nemohli kvůli své finanční situaci dovolit koupit vůz nový.

Graf 16: Věk sešrotovaných vozidel v rámci šrotovného



Zdroj: ZAP SR, 2013, vlastní zpracování

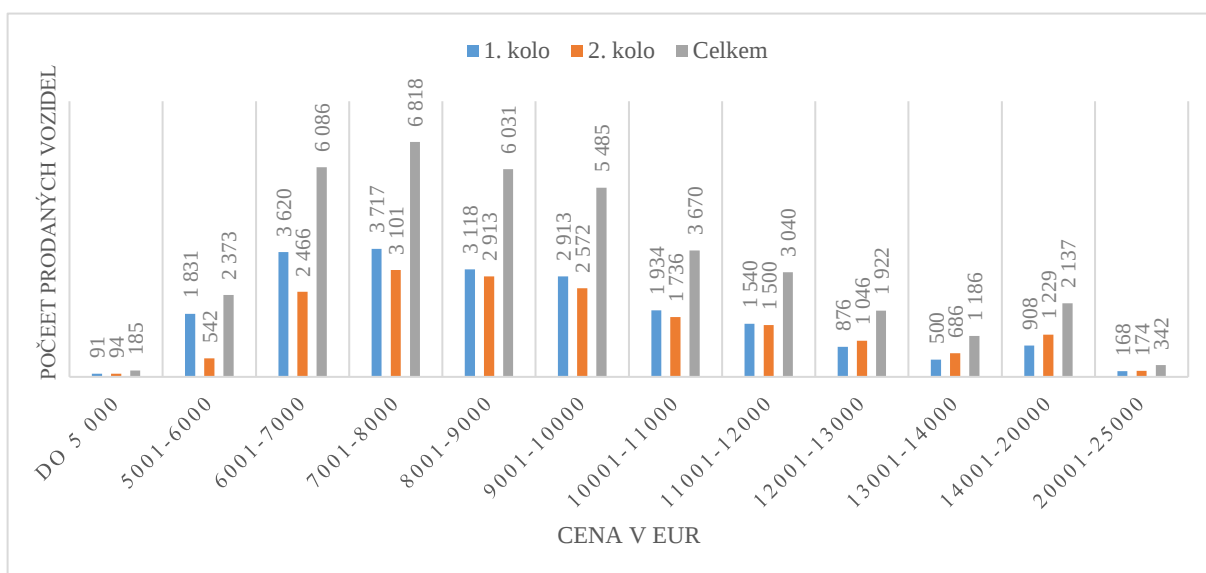
V Grafu 17 jsou seřazeny prodané vozy v rámci šrotovného v jednotlivých cenových skupinách. V prvním kole bylo prodáno 21 216 vozidel, ve druhém kole pak bylo prodáno 18 059 automobilů. Více než 4 000 poukazů tak nakonec nebylo vůbec využito. (Smetana, 2010)

Z grafu se dá vyvodit, že nejvíce prodaných aut za obě kola šrotovného se pohybovalo v cenovém rozmezí 6 až 10 tisíc EUR. Absolutně nejvíce prodáváná vozidla v obou kolech spadala do cenové kategorie 7 – 8 tis. EUR. Naopak nejméně prodávanou kategorií byly vozy do 5 tis. EUR, kterých se prodalo pouze 185.

Ve druhém kole byl značně menší zájem o koupi vozu s cenovkou do 8 tis. EUR. Zatímco se v prvním kole takových vozů prodalo přibližně 9 200, ve druhém kole se v tomtéž cenovém rozpětí prodalo o 3 000 vozů méně.

Podobný trend pozorujeme až do cenové skupiny 11 – 12 tis. EUR, ve které jsou počty prodaných automobilů v obou kolech nejvíce vyrovnané. Od této cenové skupiny výše naopak pozorujeme větší prodeje vozů ve druhém kole. Lze tedy usuzovat, že prodejci ve druhém kole zvedli ceny, aby kompenzovali slevu, kterou poskytli. Rovněž lze usoudit, že spotřebitelé ve druhém kole měli více informací a chtěli si pořídit lepší a dražší vůz.

Graf 17: Počet prodaných vozidel v rámci šrotovného



Zdroj: ZAP SR, 2013, vlastní zpracování

V Tabulce 1 jsou seřazeny nejprodávanější modely vozů v rámci šrotovného. Z tabulky můžeme vidět, že jediným modelem vyráběným na Slovensku byla Kia cee'd.

Ačkoliv šlo o třetí nejprodávanější model, tak se na celkovém prodeji podílel pouze 3,85 %. Většina modelů, které se kupovaly v rámci šrotovného, byla dovezena.

Absolutně nejúspěšnějšími modely byly Renault Thalia a Škoda Fabia. Dohromady tyto modely tvořily skoro pětinu všech prodaných automobilů v rámci slovenského šrotovného. Nejúspěšnější značkou však byla Škoda se svým malým osobním vozem Fabia druhé generace, který se podílel na celkovém prodeji 9,3 %, ve verzi Combi pak 2,8 %. Slovenské šrotovné tak paradoxně nejvíce pomohlo českému výrobci.

Tabulka 1: Nejčastěji prodávané modely v rámci šrotovného

Pořadí	Model	% podíl
1.	Renault Thalia	9,65
2.	Škoda Fabia 2	9,31
3.	Kia cee'd	3,85
4.	Toyota Yaris	3,66
5.	Peugeot 206	3,46
6.	Chevrolet Aveo/Kalos	3,32
7.	Škoda Fabia 2 Combi	2,84
8.	Dacia Sandero	2,74
9.	Fiat Punto	2,61
10.	VW Golf	2,31

Zdroj: ZAP SR, 2013, vlastní zpracování

V Tabulce 2 je zobrazen dopad šrotovného na státní rozpočet Slovenska. Vidíme, že konečná částka, která byla poskytnutá na dotace, dosáhla téměř 50 mil. EUR. Příjmy do státní poklady pak plynuly z vybraných poplatků za odhlášení starého auta a registraci nového vozu, na poplatcích bylo vybráno skoro 2,6 mil. EUR. Největší příjmovou složku však tvořil příjem DPH z prodeje nových automobilů. Na DPH bylo vybráno přes 66 mil. EUR. V roce 2009 tak Slovensko díky šrotovnému získalo přibližně 19 mil. EUR.

Tabulka 2: Dopad na státní rozpočet Slovenské republiky v roce 2009

	Poskytnutá dotace	Příjem z DPH	Vybrané poplatky
První kolo	31,775 mil. EUR	35,508 mil. EUR	1,4 mil. EUR
Druhé kolo	18,059 mil. EUR	30,733 mil. EUR	1,191 mil. EUR
Celkem	49,834 mil. EUR	66,241 mil. EUR	2,591 mil. EUR

Zdroj: ZAP SR, 2013, vlastní zpracování

5.6. Pokus o zavedení šrotovného v České republice

O zavedení šrotovného se diskutovalo také v České republice. Jako první s nápadem zavést šrotovné přišel v lednu 2009 M. Jahn, který byl jedním z deseti členů NERVu.⁴ Detaily o podmínkách a výši dotace však neuvedl (Sůra, 2009). Nakonec na dalším jednání NERVu byl jeho nápad zamítnut, pro šrotovné byl pouze jeho navrhovatel, ostatních 9 členů rady bylo proti. (Kohout, 2009)

O zavedení šrotovného usilovala na konci března 2009 po vládní krizi ČSSD. Návrh počítal se státním příspěvkem 25 tis. CZK pro každého, kdo by se vzdal svého nejméně 10 let starého automobilu, které vlastnil minimálně dva roky. Maximální cena nového vozu pak byla stanovena na 1,5 mil. CZK. (Němcová, 2009)

Po určitých politických ústupcích se nakonec poslanci dohodli na parametrech státního příspěvku při vyřazení autovraku. Státní příspěvek na koupi nového osobního vozidla se týkal pouze fyzických osob. Úspěšný žadatel o příspěvek musel nechat zlikvidovat vůz starší 10 let, jehož byl majitelem minimálně dva roky. Žádosti se měly uplatňovat u Státního fondu životního prostředí České republiky, který by příspěvky vyplácel ze svého speciálního fondu. Bylo možno získat příspěvek ve výši 30 tis. nebo 60 tis. CZK. Menší příspěvek byl určen pouze pro osobní auta, jejichž cena nepřekročí 500 tis. CZK a jejichž emise CO₂ na kilometr jízdy nepřekračují hodnotu 160g. Vyšší příspěvek pak byl určen pro elektromobily, pro vozy s hybridním pohonem (spalovací motor + elektromotor) a pro vozy s pohonem na zemní plyn (CNG). Pokud cena takového vozu nepřesáhla 700 tis. CZK, pak měl žadatel nárok na státní příspěvek ve výši 60 tis. CZK. (Zákon č. 326/2009 Sb, ve znění pozdějších předpisů)

Během května bylo šrotovné v rámci balíčku protikrizových opatření schváleno poslanci a později i senátory. (Horáček, 2009)

9. července pak využil svého práva prezident Klaus, který zákon vetoval a vrátil jej zpět poslancům. Šrotovné označil za diskriminační opatření. Dle jeho slov nemůže být upřednostněn průmysl na úkor jiných sektorů ekonomiky, které nemají tak silné lobbystické nástroje. Rovněž by takové opatření deformovalo trh a efekt je diskutabilní,

⁴ NERV – Národní ekonomická rada vlády byl orgán složený z 10 odborníků, kteří měli společně hledat vhodná opatření, která by přispěla ke zmírnění krize. NERV byl představen v lednu 2009.

protože je možnost, že by se občané rozhodli pro nákup vozů vyráběných mimo Českou republiku. (Klaus, 2009)

Prezidentské veto bylo v září poslanci přehlasováno. V té době však samotní zastánci šrotovného z řad ČSSD vnímali poptávku po automobilech jako stabilizovanou, a proto zavedení šrotovného nedoporučovali. Tehdejší stínový ministr financí B. Sobotka však nevyloučil uvedení šrotovného do praxe v případě, že by oživení ekonomiky nepokračovalo. Tehdejší ministr financí E. Janota však viděl zavedení šrotovného skepticky. (Hospodářské noviny, 2009)

V lednu 2010 pak předseda přechodné vlády J. Fišer oznámil, že až do konce mandátu nepočítá se zavedením šrotovného. V České republice tak nikdo nebylo toto opatření uvedeno do praxe (Kopecký, 2010). Česká republika se tak ocitla v pozici černého pasažéra, kdy neplatila žádné náklady na dotace, avšak ze zvýšené poptávky v roce 2009 profitovaly i automobilky, které měly své výrobní podniky v Česku, především pak ŠKODA AUTO.

6. Prodej osobních automobilů v České a Slovenské republice ve sledovaném období 2005 – 2016

Tato kapitola se věnuje prodeji osobních automobilů v České a Slovenské republice ve sledovaném období 2005 – 2016. Jsou zde využita data o registraci nových osobních automobilů Evropské asociace výrobců automobilů (dále jen ACEA).

Aby mohl být automobil legálně provozován na silničních komunikacích, je nutné, aby byl přihlášen do registru. Z tohoto důvodu jsou data o registracích nových osobních automobilů považována za identická s daty o prodeji osobních automobilů.

Autor práce stanovil dvě hypotézy, které budou v této kapitole verifikovány, či vyvráceny.

První hypotézou práce je, že zásah vlády Slovenské republiky v podobě šrotovného podpořil poptávku po automobilech pouze v roce 2009, kdy program probíhal. Druhou hypotézou práce je, že v roce 2010 na Slovensku poptávka po automobilech poklesla.

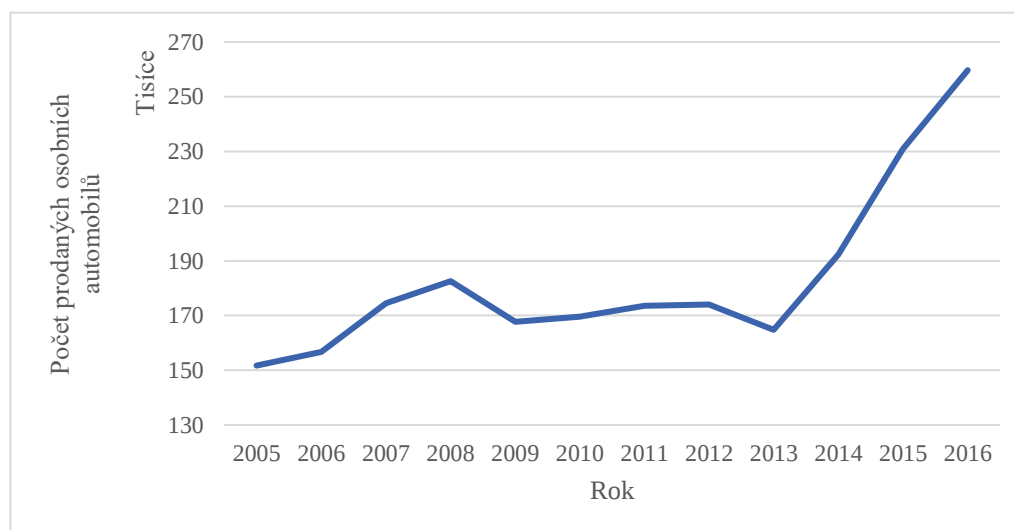
6.1. Prodej osobních automobilů v České republice

Na Grafu 18 je zobrazen vývoj prodeje osobních automobilů v České republice. Za rok 2005 se prodalo více než 150 tisíc vozů a díky dobré ekonomické situaci se počet prodaných automobilů každým rokem zvyšoval až do roku 2008, kdy bylo prodáno více než 180 tisíc vozů. Oproti roku 2005 tedy počet prodaných aut vzrostl o 20 %.

Po roce 2008 se však naplno projevíly důsledky hospodářské krize. V roce 2009 tak klesl prodej vozů oproti předchozímu roku o více než 7 % na 168 tisíc. Poté však prodej automobilů mírně vzrostl, kdy v roce 2012 bylo prodáno 174 tisíc vozů. V roce 2013 se prodej automobilů opět propadl, oproti předcházejícímu roku bylo prodáno o 10 tisíc vozů méně. Negativní informace o vývoji ekonomiky měly v důsledku vliv především na domácnosti, které nebyly ochotny tolik utrácet. (E15.cz, 2013)

Od roku 2014 však docházelo k oživení ekonomiky. Díky tomu také docházelo k enormnímu růstu prodeje automobilů, kdy se oproti předchozímu roku prodalo o 27 tisíc automobilů více. Růstový trend prodeje pokračoval až do konce sledovaného období. Historického maxima bylo dosaženo v roce 2016, kdy bylo prodáno 260 tisíc automobilů. Ve srovnání s počátečním rokem 2005 vzrostly prodeje automobilů o 73 %.

Graf 18: Prodané osobní automobily v České republice ve zkoumaném období



Zdroj: ACEA, 2017, vlastní zpracování

6.2. Prodej osobních automobilů ve Slovenské republice

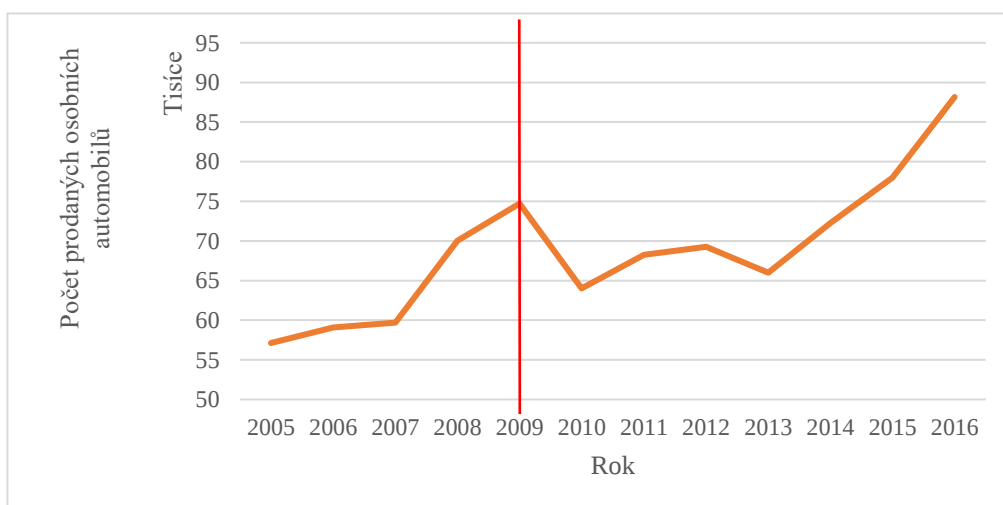
Na Grafu 19 je zobrazen vývoj prodeje osobních automobilů ve Slovenské republice. V roce 2005 se prodalo 57 tisíc vozů. Prodej osobních automobilů ve Slovenské republice měl podobný trend jako v sousední České republice. I na Slovensku se díky dobré ekonomické situaci dařilo prodávat každým rokem více automobilů.

Zatímco rok 2009 znamenal propad prodeje osobních automobilů v České republice, ve Slovenské republice tomu bylo právě naopak. Zde si lze všimnout, že se díky šrotovnému (vyznačeno červeně) zvýšila poptávka po nových vozech a prodej automobilů v roce 2009 překonal hodnoty z roku 2008. V roce 2009 bylo na Slovensku prodáno celkem 75 tisíc automobilů.

V roce 2010 však došlo k výraznému propadu prodeje, kdy bylo prodáno pouze 64 tisíc vozů, oproti roku 2009 to znamená pokles o 15 %. V roce 2011 lze pozorovat růst na hodnotu 68 tisíc prodaných automobilů, o rok později prodeje znovu mírně rostly. Stejně jako v České republice i na Slovensku znamenal rok 2013 propad prodeje. Ve Slovenské republice klesl prodej automobilů proti roku 2012 o 5 % na hodnotu 66 tisíc vozů.

Od roku 2014 se ekonomická situace znovu zlepšovala a až do konce sledovaného období sledujeme růst prodeje vozů. V roce 2016 bylo prodáno 88 tisíc automobilů, což je nejvíce za celé sledované období. V roce 2016 bylo prodáno o 54 % automobilů více než v roce 2005.

Graf 19: Prodané osobní automobily ve Slovenské republice ve zkoumaném období



Zdroj: ACEA, 2017, vlastní zpracování

Na základě těchto dat **lze verifikovat první hypotézu**. Intervencionistický zásah v podobě šrotovného skutečně zvýšil poptávku po automobilech na Slovensku v roce 2009. **Rovněž byla potvrzena i druhá hypotéza** a platí tedy, že v roce 2010 poptávka po nových vozech ve Slovensku výrazně klesla. Ve zmíněném roce se prodalo o 15 % automobilů méně než v roce předcházejícím, kdy probíhalo šrotovné.

Z výše uvedených dat lze rovněž konstatovat, že **intervencionistický zásah měl z dlouhodobého hlediska negativní dopad na prodej osobních automobilů na domácím trhu**. V České republice se v roce 2016 prodalo o 73 % osobních automobilů více než na počátku zkoumaného období v roce 2005. Ve Slovenské republice se v roce 2016 prodalo pouze o 54 % osobních automobilů více než na počátku zkoumaného období v roce 2005.

Závěr

Automobilový průmysl je v České i Slovenské republice z národohospodářského hlediska velice významným a stále aktuálním tématem, neboť patří k nejdůležitějším sektorům v těchto ekonomikách. Obě země jsou na tomto odvětví značně závislé. Z práce lze vyvodit, že význam automobilového průmyslu je pro Slovensko vyšší než pro Českou republiku. Zpracovávání této práce autora obohatilo o mnoho nových poznatků, především o detailnější informace jednotlivých automobilek v České republice a na Slovensku. Velmi přínosné bylo rovněž zpracování tématu šrotovného, především jeho průběh a výsledky, které autora v mnohém překvapily.

V prvním oddílu teoretické části bakalářské práce jsou nejprve zkoumány myšlenky vybraných ekonomických škol a jejich hlavních představitelů na zásahy státu do trhu. Pro Adama Smithe byla zcela zásadní svoboda, která vytváří přirozený řád, díky kterému pak každý jedinec sledující svůj zájem, přispívá k blahu celé společnosti více, než kdyby se o to vědomě pokoušel. Ačkoliv státní zásahy odmítal, připouštěl však, že jsou oblasti, ve kterých je role státu nenahraditelná. J. M. Keynes, myšlenkový otec Keynesiánství, naopak státní zásahy do ekonomiky schvaloval. Keynes reagoval na Velkou hospodářskou krizi, za jejíž příčiny označil nedostatečnou efektivní poptávku a neochotu investovat, tuto roli má zastoupit stát, jehož úkolem je dbát na to, aby ekonomika plně využívala své zdroje. Kritikem keynesova myšlení byl myšlenkový otec anarchokapitalismu – ekonom rakouské školy M. N. Rothbard. Rothbard vnímal stát jako zlo a rozdělil státní zásahy do tří kategorií. Rothbard rovněž silně kritizoval veřejné vlastnictví a dotace. Jako poslední jsou zkoumány myšlenky libertariánského paternalismu, kdy vláda, či jiná autorita dělá rozhodnutí jménem lidí a v jejich prospěch.

Ve druhém oddílu teoretické části práce jsou blíže zkoumány problematiky, jimiž se zabývá škola veřejné volby. Zásahy státu především napomáhají zájmovým skupinám v dobývání renty, čímž je poškozena ekonomika jako celek. Dle Olsonovy teorie je důležitá velikost zájmové skupiny, kdy menší skupina je ve svých akcích efektivnější než početnější skupina. Olson uvádí i tzv. zapomenutou skupinu, která je nejpočetnější, avšak neorganizovaná a pasivní. Zmíněna je i role politiků, kteří sledují především své vlastní zájmy – kdy se pomocí fiskální politiky snaží ovlivnit hospodářskou situaci v období voleb.

Autor práce sympatizuje s myšlenkami doktríny Laissez-faire, kdy by se stát měl soustředit pouze na garanci bezpečí a vynucovat dodržování stanovených pravidel, podle kterých by pak ekonomické subjekty mohly volně fungovat. Dle autora by tato pravidla měla mít obecný charakter, aby byla pro ekonomické subjekty snadno srozumitelná a aby se omezila role zájmových skupin, které si často přes politické kruhy vyjednávají nejružnější výjimky. Neméně důležitá je také stálost těchto pravidel, neboť časté změny redukuje možnost dlouhodobé kalkulace ekonomických subjektů. Největší negativum státních zásahů autor spatřuje ve vytváření distorzí na trhu, kdy i ti nejlepší regulátoři nedokážou dohlédnout všech následků.

První kapitola praktické části bakalářské práce se věnuje popisu automobilového průmyslu v České republice. Roku 2014 tvořilo toto odvětví čtvrtinu produkce zpracovatelského průmyslu a zaměstnávalo přibližně 155 tisíc lidí. Tento sektor ekonomiky se podílel přibližně 23 % na celkovém exportu země a ze 7,4 % na jejím HDP.

Největší automobilkou v České republice je ŠKODA AUTO a.s., s třemi výrobními závody. Na začátku sledovaného období vyráběla společnost bezmála půl milionu vozů, v roce 2016 vyráběla více než 750 tisíc vozů. V důsledku špatné ekonomické situace v letech 2008 – 2009 a 2012 – 2013 docházelo ke snižování výroby, avšak v ostatních letech produkce rostla. S tím souvisí i počet zaměstnanců společnosti. Na počátku sledovaného období bylo ve společnosti na území České republiky zaměstnáno přibližně 22 500 stálých zaměstnanců. Až do roku 2008 počet zaměstnanců rostl, avšak v roce 2009 a 2010 došlo kvůli ekonomické krizi k propuštění více než 1 000 osob. V roce 2011 však společnost zaměstnala nově více než 1 700 lidí a to díky rozšíření výroby v Mladé Boleslavi. Do roku 2014 počet zaměstnanců spíše stagnoval, oživení přišlo od roku 2015, kdy společnost znovu každý rok přijala další zaměstnance. V roce 2016 tak bylo zaměstnáno více než 27 tisíc stálých zaměstnanců.

Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech, s.r.o., započala výrobu u Kolína v roce 2005. Až do roku 2009 lze pozorovat růst produkce. V roce 2009 bylo vyrobeno rekordních 330 tisíc automobilů, stalo se tak také díky šrotovnému, které bylo tehdy zavedeno v mnoha zemích, kam automobilka své vozy vyvážela. Od roku 2010 do roku 2013 došlo kvůli malé poptávce ke snížení výroby až na 185 tisíc vozů (2013). Od roku 2014 lze pozorovat mírný nárůst výroby, kdy v roce 2016 TPCA vyráběla 220 tisíc vozů. Společnost na začátku své působnosti zaměstnávala více než 3 600 osob, přestože však

produkce rostla, bylo do roku 2009 propuštěno 300 zaměstnanců. Kvůli snížení výroby po roce 2009, musela společnost propustit své zaměstnance, v roce 2012 tak bylo zaměstnáno pouze 2 400 lidí. Od roku 2014 však společnost znovu zaměstnance přijímala a v roce 2016 pracovalo u TPCA 3 400 osob.

Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. je další významnou automobilkou v České republice. První rok výroby v roce 2009 vyrobila společnost více než 100 tisíc automobilů. Od počátku výroby lze pozorovat každým rokem rostoucí počet vyrobených vozů. Od roku 2012 vyráběla automobilka každý rok více než 300 tisíc vozů a v roce 2016 vyrobila více než 350 tisíc automobilů. Stejně jako výroba tak i počet zaměstnanců této společnosti každým rokem narůstal, výjimku tvoří pouze roky 2013 a 2014, mezi kterými bylo propuštěno 200 osob. V prvním roce sériové výroby bylo zaměstnáno 2 000 lidí a v roce 2016 bylo v Nošovicích zaměstnáno více než 3 300 lidí.

Druhá kapitola praktické části bakalářské práce se věnuje popisu automobilového průmyslu na Slovensku. Roku 2012 generoval automobilový průmysl přímo 12 % HDP země. V roce 2015 tvořila produkce tohoto odvětví 43 % zpracovatelského průmyslu a na exportu se tento sektor ekonomiky podílel 35 %. Automobilový průmysl tvořil přímo 80 tisíc pracovních míst, dalších 120 tisíc bylo tvořeno nepřímě.

Největší automobilkou na Slovensku je společnost Volkswagen Slovakia, a.s. V roce 2016 měla tato společnost na Slovensku celkem 4 závody. Z důvodu nedostupnosti dat začíná sledované období rokem 2010. V tomto roce sjelo z výrobní linky společnosti skoro 150 tisíc vozů a až do roku 2013 lze pozorovat nárůst výroby. K největšímu nárůstu výroby došlo v roce 2012, které souvisí se spuštěním výroby 3 nových modelů. V letech 2012 i 2013 bylo vyrobeno přibližně 420 tisíc vozů. Od roku 2014 lze pozorovat stagnaci výroby, kdy v roce 2016 bylo vyrobeno 390 tisíc vozů. V prvním roce sledovaného období společnost zaměstnávala bezmála 7 tisíc osob. Kvůli produkci nových modelů bylo nutné přijmout další zaměstnance, v roce 2012 tak bylo zaměstnáno více než 9 tisíc lidí. Přestože v dalších letech produkce spíše stagnovala, tak společnost dále přijímala každý rok nové pracovníky. V roce 2016 měla společnost více než 12 tisíc zaměstnanců.

PCA Slovakia, s.r.o. je další automobilkou, která působí na Slovensku poblíž Trnavy. Výroba začala v polovině roku 2006 a vyrobilo se 50 tisíc vozů. Nejvyšší nárůst oproti předchozímu roku lze pozorovat v roce 2007, kdy bylo vyrobeno přibližně 175 tisíc vozů. Až do roku 2009 výroba rostla, poté se následující dva roky výroba snižovala, bylo tomu tak především kvůli menší poptávce. Avšak od roku 2012 lze znovu každým rokem pozorovat růst výroby. V roce 2016 bylo vyrobeno 303 tisíc vozů. V roce 2007 společnost zaměstnávala okolo 3 100 lidí, v dalším roce bylo přijato dalších 130 pracovníků. Od roku 2009 však lze sledovat propouštění a to až do roku 2011, kdy bylo zaměstnáno 2 600 osob. V roce 2012 však proběhl velký nábor, v tomto roce měla společnost 3 500 zaměstnanců, což je nejvíce v celé své historii. Poté však docházelo opět k redukci počtu zaměstnanců. V roce 2015 pracovalo pro společnost 3 300 lidí.

Další významnou automobilkou na Slovensku je Kia Motors Slovakia s.r.o. Společnost začala s výrobou automobilů v roce 2007, kdy se vyrobilo skoro 150 tisíc vozů. V roce 2008 výroba vzrostla o 50 tisíc vozů, avšak kvůli krizi klesla v roce 2009 produkce vozů zpět na úroveň z roku 2007. Od roku 2010 však lze pozorovat každoroční růst výroby. V roce 2015 se vyrobilo skoro 340 tisíc vozů. První rok výroby měla společnost skoro 2 500 zaměstnanců. S rostoucí produkcí se zvyšovaly i počty zaměstnanců. Od roku 2011 se jejich počet ustálil přibližně kolem 3 500.

Třetí kapitola bakalářské práce se věnuje šrotovnému. Toto opatření reagovalo na hospodářskou krizi, která měla počátky již v 70. letech 20. století v USA. Pojmem „šrotovné“ se označuje finanční příspěvek od státu pro člověka, který nechal zlikvidovat staré auto a koupil si nové auto, které splňovalo určitá kritéria. Byly zde zmíněny klady a zápory tohoto opatření. V České republice nakonec šrotovné nikdy zavedeno nebylo, avšak Slovensko šrotovné v roce 2009 zavedlo. Proběhla celkem dvě kola šrotovného – první v březnu, druhé v dubnu. Celkem bylo vyřazeno 44 200 vozů, z nichž více než polovina byla stará 10 až 19 let. V rámci šrotovného bylo zakoupeno přibližně 39 tisíc vozidel, z nichž nejvíce spadalo do cenové kategorie 6 – 10 tisíc EUR. Většina zakoupených modelů byla na Slovensko dovezena. Stát na dotace vydal 49,8 mil. EUR a příjmy z DPH z prodeje nových vozů a administrační poplatky v roce 2009 do rozpočtu přinesly více než 69 mil. EUR.

V poslední kapitole je kriticky analyzován a komparován prodej osobních vozů v České a Slovenské republice ve zkoumaném období 2005 – 2016. Jsou zde stanoveny hypotézy. První hypotézou práce bylo, že se díky šrotovnému v roce 2009 zvýší poptávka po osobních vozech na Slovensku. Druhou hypotézou bylo, že na Slovensku v roce 2010 poptávka po osobních vozech klesne. Bylo zjištěno, že v České republice byl růst prodeje od počátku sledovaného období až do roku 2008. V roce 2009 nastal pokles o 7 % oproti roku 2008. Prodej osobních automobilů až do roku 2012 stagnoval a v roce 2013 se kvůli negativním ekonomickým vyhlídkám znovu propadl. Od roku 2014 až do konce sledovaného období lze pozorovat růstový trend prodeje. Na Slovensku byla situace ze začátku zkoumaného období podobná, avšak v roce 2009 byl zaznamenán do té doby nejvyšší počet prodaných vozů. První hypotézu se tak podařilo potvrdit. V následujícím roce se prodej propadl o 15 %, tudíž i druhá hypotéza byla potvrzena. Poté až do roku 2012 prodej rostl a stejně jako v České republice i na Slovensku se prodej v roce 2013 propadl. Od roku 2014 byl opět sledován růstový trend prodeje. Komparací prodeje v roce 2016 a 2005, bylo zjištěno, že v České republice tato hodnota vzrostla o 73 %, zatímco na Slovensku pouze o 54 %.

Cílem bakalářské práce bylo analyzovat prodej osobních automobilů v České a Slovenské republice ve zkoumaném období 2005 – 2016 a vyhodnotit stanovené hypotézy. Stanovený cíl bakalářské práce se podařilo naplnit. Obě stanovené hypotézy se podařilo verifikovat – ve Slovenské republice v roce 2009 vzrostla díky šrotovnému poptávka po osobních automobilech a v následujícím roce významně klesla.

Závislost obou ekonomik na automobilovém průmyslu jednoznačně vybízí k tomu, aby byla tomuto odvětví věnována daleko větší pozornost. V kontextu přicházející digitalizace a automatizace výroby (často nazývané jako Průmyslová revoluce 4.0) je společensky žádoucí, aby byl zkoumán především vliv těchto změn na automobilový průmysl s důrazem na navržení hospodářsko-politických opatření, která by tyto nové trendy a změny plně reflektovala a zaručila, že budou co nejlépe implementovány.

Seznam obrázků, grafů a tabulek

Obrázek 1: Nordhausův model politicko-ekonomického cyklu.....	22
Graf 1: Počet vyrobených automobilů v ŠKODA AUTO ve sledovaném období.....	26
Graf 2: Počet zaměstnanců v ŠKODA AUTO ve sledovaném období.....	27
Graf 3: Počet vyrobených automobilů v TPCA ve sledovaném období.....	30
Graf 4: Počet zaměstnanců v TPCA ve sledovaném období.....	31
Graf 5: Počet vyrobených automobilů v HMMC ve sledovaném období.....	33
Graf 6: Počet zaměstnanců v HMMC ve sledovaném období.....	34
Graf 7: Počet vyrobených automobilů ve VW Slovakia ve sledovaném období.....	36
Graf 8: Počet zaměstnanců ve VW Slovakia ve sledovaném období.....	37
Graf 9: Počet vyrobených automobilů v PCA Slovakia ve sledovaném období.....	38
Graf 10: Počet zaměstnanců v PCA Slovakia ve sledovaném období.....	39
Graf 11: Počet vyrobených automobilů v KMS ve sledovaném období.....	40
Graf 12: Počet zaměstnanců v KMS ve sledovaném období.....	41
Obrázek 2: Fáze krize v rozvinutých ekonomikách.....	43
Graf 13: Struktura majitelů vyřazených vozidel v rámci šrotovného.....	49
Graf 14: Věková struktura majitelů sešrotovaných vozidel v rámci šrotovného.....	50
Graf 15: Nejčastěji vyřazená vozidla v rámci šrotovného.....	51
Graf 16: Věk sešrotovaných vozidel v rámci šrotovného.....	51
Graf 17: Počet prodaných vozidel v rámci šrotovného.....	52
Tabulka 1: Nejčastěji prodávané modely v rámci šrotovného.....	53
Tabulka 2: Dopad na státní rozpočet Slovenské republiky v roce 2009.....	53
Graf 18: Prodané osobní automobily v České republice ve zkoumaném období.....	56
Graf 19: Prodané osobní automobily ve Slovenské republice ve zkoumaném období.....	57

Seznam použitých zdrojů

Literární a internetové zdroje

ACEA, 2017. Consolidated Registrations - By Country. acea.be [online]. [cit. 2017-05-04]. Dostupné z: <http://www.acea.be/statistics/tag/category/by-country-registrations>

ADDA, Jérôme – COOPER, Russell, 2000. Balladurette and Juppette: A Discrete Analysis of Scrapping Subsidies. Journal of Political Economy 108 (4): 778–806 (August) <http://www.jstor.org/stable/10.1086/316096>

AKERLOF, George A., 1970. The Market for Lemons, Quarterly Journal of Economics, The MIT Press. 84. <http://www.jstor.org/stable/1879431>

AUTOSAP, 2015. Automobilový průmysl v ČR [online]. [cit. 2017-04-01]. Dostupné z: <http://www.autosap.cz/zakladni-prehledy-a-udaje/>

BALÁŽ, Vladimír, 2009. Riziko a neistota: úvod do behaviorálnej ekonómie a financií. Bratislava: Veda, ISBN 9788022410823.

BOAZ, David, 2002. Liberalismus v teorii a politice. Praha: Liberální institut. ISBN 8086389235.

BUCHANAN, James M. – TOLLISON, Robert D. – TULLOCK, Gordon, 1980. The Theory of The Rent – Seeking Society, Texas, AMU.

BUCHANAN, James McGill – TULLOCK, Gordon, 1962. The Calculus of Consent: Logical Foundations of Constitutional Democracy. Ann Arbor: University of Michigan Press.

CARLTON, Dennis – PERLOFF, Jeffrey, 2000. Modern industrial organization. 3rd ed. Reading, Mass.: Addison-Wesley. ISBN 0-321-01145-7.

CZECHINVEST, 2015. Automotive Industry in the Czech Republic. CzechInvest.cz [online]. [cit. 2017-04-04]. Dostupné z: <http://www.czechinvest.org/data/files/automotive-brochure-2015-97.pdf>

CZECHINVEST, 2017. Udělené investiční pobídky. CzechInvest.cz [online]. [cit. 2017-04-04]. Dostupné z: <http://www.czechinvest.org/dwn-investicni-pobidky>

ČESKÁ TELEVIZE, 2009a. Slovenské šrotovné je na spadnutí - až dva tisíce eur. ČT24.cz [online]. [cit. 2017-04-18]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/1418995-slovenske-srotovne-je-na-spadnuti-az-dva-tisice-eur>

ČESKÁ TELEVIZE, 2009b. Studio 6. ČT24.cz [online]. [cit. 2017-04-20]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ivysilani/1096902795-studio-6/209411010100407/obsah/75168-slovensko-rozjizdi-druhe-kolo-srotovneho>

DOWNS, Anthony, 1957. An economic theory of democracy. Renewed 1985. Boston: Addison-Wesley. ISBN 0-06-041750-1.

E15.CZ, 2013. Výroba i prodej aut v Česku výrazně propadly. E15.cz [online]. [cit. 2017-05-04]. Dostupné z: <http://zpravy.e15.cz/byznys/prumysl-a-energetika/vyroba-i-prodej-aut-v-cesku-vyrazne-propadly-973393>

EUCKEN, Walter, 2004. Zásady hospodářského řádu. Praha: Liberální institut. ISBN 80-86389-32-4.

GORDON, David, 2007. The essential Rothbard. Auburn: Ludwig von Mises Institute. ISBN 1933550104. Dostupné z: <https://mises.org/library/essential-rothbard>

HART, H.L.A, 1963. Law, liberty and morality. [Nachdr.]. Stanford, CA: Stanford University Press. ISBN 9780804701549.

HOLMAN, Robert, 2017. Dějiny ekonomického myšlení. 4. vydání. V Praze: C.H. Beck. Beckovy ekonomické učebnice. ISBN 978-80-7400-641-8.

HORÁČEK, Filip, 2009. Senát schválil protikrizový balíček ČSSD včetně šrotovného. iDNES.cz [online]. [cit. 2017-05-01]. Dostupné z: http://ekonomika.idnes.cz/senat-schvalil-protikrizovy-balicek-cssd-vcetne-srotovneho-pru-/ekonomika.aspx?c=A090617_195652_ekonomika_anv

HOSPODÁŘSKÁ KOMORA ČESKÉ REPUBLIKY – INSTITUT ROZVOJE PODNIKÁNÍ VŠE, 2009. Analýza zavedení šrotovného v ČR. Komora.cz [online]. [cit. 2017-04-15]. Dostupné z: <http://www.komora.cz/hlavni-zpravy/srotovne-v-ceske-republice-tuzemske-podniky-jsou-proti.aspx>

HOSPODÁŘSKÉ NOVINY, 2009. Šrotovné zřejmě v Česku nebude, ČSSD od něj couvá. iHNed.cz [online]. [cit. 2017-05-01]. Dostupné z: <http://domaci.ihned.cz/c1-39154590-srotovne-zrejme-v-cesku-nebude-cssd-od-nej-couva>

HYUNDAI MOTOR MANUFACTURING CZECH s.r.o., 2017a. Základní informace. [online]. [cit. 2017-04-03]. Dostupné z: <http://www.hyundai-motor.cz/?rubrika=basic-info>

HYUNDAI MOTOR MANUFACTURING CZECH s.r.o., 2017b. Tiskové zprávy. [online]. [cit. 2017-04-03]. Dostupné z: <http://www.hyundai-motor.cz/?rubrika=basic-info>

KEYNES, John, M., 1963. Obecná teorie. Praha: Československá akademie věd. ISBN 80-7325-043-8.

KLAUS, Václav, 2009. Stanovisko prezidenta republiky. Psp.cz [online]. [cit. 2014-05-01]. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/text/tiskt.sqw?o=5&ct=743&ct1=6>

KOHOUT, Pavel, 2009. Česko světovým exotem. Finmag.cz [online]. [cit. 2017-04-29]. Dostupné z: <http://finmag.penize.cz/ekonomika/263104-cesko-svetovym-exotem>

KOLLÁROVÁ, Zdenka – ZAJÍČKOVÁ, Zdenka, 2009a. Šrotovné už zdražuje autá, automobilky chtějí třetí kolo. SME.sk [online]. [cit. 2017-04-20]. Dostupné z: <https://ekonomika.sme.sk/c/4383782/srotovne-uz-zdrazuje-auta-automobilky-chcu-tretie-kolo.html>

KOLLÁROVÁ, Zdenka – ZAJÍČKOVÁ, Zdenka, 2009b. Fico: Šrotovné je úspech, možno bude aj tretie kolo. SME.sk [online]. [cit. 2017-04-20]. Dostupné z:

<https://ekonomika.sme.sk/c/4971562/fico-sroto-vne-je-uspech-mozno-bude-aj-tretie-kolo.html>

KOPECKÝ, Josef, 2010. Premiér Fischer: Hospodaření státu skončilo schodkem 195 miliard korun. iDNES.cz [online]. [cit. 2017-05-01]. Dostupné z: http://ekonomika.idnes.cz/premier-fischer-hospodareni-statu-skoncilo-schodkem-195-miliard-korun-12g-/ekonomika.aspx?c=A100103_112605_domaci_kop

KOVANDA, Lukáš, 2010. Proč jsou mouchy v pisoárech?. Finmag.cz [online]. [cit. 2017-03-19]. Dostupné z: <http://finmag.penize.cz/ekonomika/263932-proc-jsou-mouchy-v-pisoarech>

KRUEGER, Anne O, 1974. The Political Economy of the Rent-Seeking Society. The American Economic Review Vol. 64, No. 3. <http://www.jstor.org/stable/1808883>

LAWRENCE, Martin W, 2002. Study Guide for Stiglitz and Walsh 's Economics. Third edition. New York: W.W.Norton & Company. ISBN 0-393-97782- X.

LIDOVKY.CZ, 2009. Na Slovensku startuje druhé kolo šrotovného. Lidovky.cz [online]. [cit. 2017-04-20]. Dostupné z: http://byznys.lidovky.cz/na-slovensku-startuje-druhe-kolo-sroto-vneho-fno-/firmy-trhy.aspx?c=A090406_103847_ln_ekonomika_abc

LUNGOVÁ, Miroslava, 2011. HOSPODÁŘSKÁ KRIZE 2008 – 2009: ANALÝZA PŘÍČIN [online]. [cit. 2017-04-12]. Dostupné z: http://www.ekonomie-management.cz/download/1346064236_1b84/2011_02_lungova.pdf

LUPTÁČIK, Mikuláš et al., 2013. Národohospodářský význam automobilového priemyslu na Slovensku. Ekonomická univerzita v Bratislavě [online]. [cit. 2017-04-04]. Dostupné z: www.researchgate.net/publication/266616701

MILL, John Stuart, 1913. O svobodě. Praha: Ottovo nakladatelství, 206 s.

MINISTERSTVO HOSPODÁŘSTVA SLOVENSKEJ REPUBLIKY, 2009. Nový Výnos Ministerstva hospodárstva SR o tzv. šrotovnom. economy.gov.sk [online]. [cit. 2017-04-20]. Dostupné z: <http://www.economy.gov.sk/aktuality-druhe-kolo-sroto-vneho->

MINISTERSTVO PRŮMYSLU A OBCHODU ČESKÉ REPUBLIKY, Odbor 10100, 2011. Investiční pobídky v automobilovém průmyslu [online]. [cit. 2017-04-01]. Dostupné z: <https://www.mpo.cz/dokument90950.html>

NĚMCOVÁ, Veronika, 2009. Socialisté se pokusí prosadit svůj protikrizový plán, například šrotovné. iDNES.cz [online]. [cit. 2017-05-01]. Dostupné z: http://ekonomika.idnes.cz/socialiste-se-pokusi-prosadit-svuj-protikrizovy-plan-naprik-lad-sroto-vne-1ti-/ekonomika.aspx?c=A090325_162611_ekonomika_vem

NORDHAUS, William D., 1975. The Political Business Cycle. Review of Economic Studies Vol. 42, No.2. <http://www.jstor.org/stable/2296528>

OLSON, Mancur, 1971. The logic of collective action :public goods and the theory of groups. Cambridge, Mass.: Harvard University Press. ISBN 0-674-53751-3

OLSON, Mancur, 1982. The Rise and Decline of Nations: Economic Growth, Stagflation, and Social Rigidities. New Haven, Conn.: Yale University Press.

- PCA SLOVAKIA, s.r.o., 2017. Automobilka v Trnave [online]. [cit. 2017-04-9]. Dostupné z: <http://www.psa-slovakia.sk/o-psa-slovakia/automobilka-v-trnave.html>
- POLÁKOVÁ, Lenka – BARTOŠ, B. Adam, 2009. Nepodlehne v krizi vnaďám pravice, řekl Fico na sjezdu ČSSD. iDNES.cz [online]. [cit. 2017-04-18]. Dostupné z: <http://zpravy.idnes.cz/nepodlehne-v-krizi-vnadam-pravice-rekl-fico-na-sjezdu-cssd>
- POLOLÁNÍK, Lukáš, 2008. Finanční krize – jak to začalo. Finance.cz [online]. [cit. 2017-04-12]. Dostupné z: <https://www.finance.cz/zpravy/finance/195113-financni-krize-jak-to-zacalo>
- NOVOTNÝ, Radovan, 2009. Šrotovné: Co je a co není vidět?. Měsíc.cz [online]. [cit. 2017-04-15]. Dostupné z: <https://www.mesec.cz/clanky/srotovne-co-je-a-co-neni-videt>
- PRAVDA.SK, 2009a. Šrotovné na Slovensku nebude. Pravda.sk [online]. [cit. 2017-04-18]. Dostupné z: <https://spravy.pravda.sk/ekonomika/clanok/190333-srotovne-na-slovensku-nebude/>
- PRAVDA.SK, 2009b. Výnos ministerstva hospodárstva o šrotovnom. Pravda.sk [online]. [cit. 2017-04-20]. Dostupné z: <http://spravy.pravda.sk/ekonomika/clanok/190543-vynos-ministerstva-hospodarstva-o-srotovnom/>
- PRAVDA.SK, 2009c. Šrotovné bude pokračovať, druhé kolo však bude posledné. Pravda.sk [online]. [cit. 2017-04-18]. Dostupné z: <http://spravy.pravda.sk/ekonomika/clanok/190738-srotovne-bude-pokracovat-druhe-kolo-vsak-bude-posledne/>
- PRAVDA.SK, 2009d. Dorátané do 22 100. Šrotovné sa minulo. Pravda.sk [online]. [cit. 2017-04-20]. Dostupné z: <http://spravy.pravda.sk/ekonomika/clanok/190835-doratane-do-22-100-srotovne-sa-minulo/>
- ROTHBARD, Murray N, 1998. The ethics of liberty. New York: New York University Press. ISBN 0-8147-7506-3. Dostupné z: <https://mises.org/library/ethics-liberty>
- ROTHBARD, Murray N., 1972. Exclusive Interview With Murray Rothbard. The New Banner: A Fortnightly Libertarian Journal. Dostupné z: <http://www.lewrockwell.com/rothbard/rothbard103.html>
- ROTHBARD, Murray N., 2006. Power & market: government and the economy. 4th ed. Auburn, Ala: Ludwig von Mises Institute. ISBN 1933550058. Dostupné z: <https://www.mises.org/books/powermarket.pdf>
- ROTHBARD, Murray N., 2009. Anatomy of the state. Auburn, Ala: Ludwig Von Mises Institute. ISBN9781933550480. Dostupné z: https://mises.org/sites/default/files/Anatomy%20of%20the%20State_3.pdf
- SHY, Oz, 1995. Industrial organization: theory and applications. Cambridge: MIT Press.
- SCHIRALDI, Pasquale, 2011. “Automobile Replacement: a Dynamic Structural Approach.” The RAND Journal of Economics, vol. 42, no. 2, pp. 266–291., www.jstor.org/stable/23046799

- SINGER, Miroslav, 2008. Finanční krize: příčiny a možné dopady na českou ekonomiku. [online]. [cit. 2017-04-12]. Dostupné z: http://www.cnb.cz/cs/verejnost/pro_media/konference_projevy/vystoupeni_projevy/download/Singer_20081029_Appia.pdf
- SINGER, Miroslav, 2010. Hospodářská krize a česká ekonomika [online]. [cit. 2017-04-12]. Dostupné z: http://www.cnb.cz/cs/verejnost/pro_media/konference_projevy/vystoupeni_projevy/download/singer_20100614_vse.pdf
- SLOVAK INVESTMENT AND TRADE DEVELOPMENT AGENCY (SARIO), 2015. Automotive Sector in Slovakia [online]. [cit. 2017-04-04]. Dostupné z: <http://www.sario.sk/sites/default/files/data/sario-automotive-sector-in-slovakia-09-2015.pdf>
- SME.SK, 2009a. Šrotovné je podľa Fica prejavom solidarity Slovenska. SME.sk [online]. [cit. 2017-04-18]. Dostupné z: <https://ekonomika.sme.sk/c/4361270/srotovne-je-podla-fica-prejavom-solidarity-slovenska.html>
- SME.SK, 2009b. Fico: Šrotovné nie je hračka, vo vláde budeme škrtat'. SME.sk [online]. [cit. 2017-04-18]. Dostupné z: <https://ekonomika.sme.sk/c/4374922/fico-srotovne-nie-je-hracka-vo-vlade-budeme-skrtat.html>
- SMETANA, Jiří, 2010. Tisíce Slováků přišly o šrotovné. Stará auta odevzdali, nová nestihli vybrat. iDnes.cz [online]. [cit. 2017-04-24]. Dostupné z: http://ekonomika.idnes.cz/tisice-slovaku-prisly-o-srotovne-stara-auta-odevzdali-nova-nestihli-vybrat-178-/eko-zahranicni.aspx?c=A100104_210852_eko-zahranicni_abr
- SMITH, Adam, 2001. Pojednání o podstatě a původu bohatství národů. Nové přeprac. vyd. opatřené margináliemi. Přeložil Vladimír IRGL. Praha: Liberální institut. ISBN 80-86389-15-4.
- SOJKA, Milan, 1996. Milton Friedman – Svět liberální ekonomie, Epocha, Praha. ISBN 80-902129-2-1.
- SOJKA, Milan, 1999. John Maynard Keynes a současná ekonomie. Praha: Grada. ISBN 80-7169-827-X.
- STIGLITZ, Joseph E., 1983. Risk, Incentives and Insurance: The Pure Theory of Moral Hazard. The Geneva Papers on Risk and Insurance, č. 26. leden. Dostupné z: [https://www.genevaassociation.org/media/220469/ga1983_gp8\(26\)_stiglitz.pdf](https://www.genevaassociation.org/media/220469/ga1983_gp8(26)_stiglitz.pdf)
- SŮRA, Jan, 2009. Jahn navrhne NERVu zavést „šrotovné“ za stará auta. iDnes.cz [online]. [cit. 2017-04-29]. Dostupné z: http://ekonomika.idnes.cz/jahn-navrhne-nervu-zavest-srotovne-za-stara-auta-fbo-/ekonomika.aspx?c=A090123_211712_ekonomika_dp
- ŠKODA AUTO a.s., 2015. Společnost [online]. [cit. 2017-04-01]. Dostupné z: <http://cs.skoda-auto.com/company>
- TAJOVSKÝ, Ladislav, 2015. Ekonomie ořešníka kroupnatého. České Budějovice: Kopp. ISBN 978-80-7232-478-1.

THALER, Richard H. – SUNSTEIN, Cass R., 2010. Nudge (Šťouch): jak postrčit lidi k lepšímu rozhodování o zdraví, majetku a štěstí. Zlín: Kniha Zlín. ISBN 978-80-87162-66-8.

TOYOTA PEUGEOT CITROËN AUTOMOBILE CZECH, s.r.o., 2014a. O nás. [online]. [cit. 2017-04-01]. Dostupné z: <http://www.tpca.cz/cz/o-nas>

TOYOTA PEUGEOT CITROËN AUTOMOBILE CZECH, s.r.o., 2014b. Tiskové zprávy [online]. [cit. 2017-04-01]. Dostupné z: <http://www.tpca.cz/pro-media/tiskove-zpravy>

TOYOTA PEUGEOT CITROËN AUTOMOBILE CZECH, s.r.o., 2014c. Podrobná data [online]. [cit. 2017-04-01]. Dostupné z: <http://www.tpca.cz/pro-media/ke-stazeni/>

TULLOCK, Gordon, 1967. The Welfare Costs of Tariffs, Monopolies, and Theft. Western Economic Journal, 5:3, p.224 Dostupné z: <http://cameroneconomics.com/tullock%201967.pdf>

VILČEK, Ivan, 2008. Fico: zestátnění důchodových úspor Slováků nevylučuji. Novinky.cz [online]. [cit. 2017-04-18]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/zahranicni/evropa/152812-fico-zestatneni-duchodovych-uspor-slovaku-nevylucuji.html>

VOLKSWAGEN SLOVAKIA, a.s., 2017. O podniku [online]. [cit. 2017-04-9]. Dostupné z: <http://sk.volkswagen.sk/sk/Podnik.html>

ZVÄZ AUTOMOBILOVÉHO PRIEMYSLU SR (ZAP SR), 2013. Prvá a druhá vlna šrotovného v číslach. zapsr.sk [online]. [cit. 2017-04-24]. Dostupné z: <https://www.zapsr.sk/prva-a-druha-vlna-srotovneho-v-cislach>

ŽÁK, M. et al., 2001. Vnitřní a vnější podmínky restrukturalizace a hospodářská politika v ČR. Praha: Nakladatelství VŠE. ISBN 80-245-0257-7.

Legislativní dokumenty a ostatní zdroje

Zákon. č. 326/2009 Sb., o podpoře hospodářského růstu a sociální stability, ve znění pozdějších předpisů

Výroční zprávy ŠKODA AUTO a.s.

Výroční zprávy Volkswagen Slovakia a.s.

Výroční zprávy PCA Slovakia, s.r.o.

Výroční zprávy Kia Motors Slovakia s.r.o.