Vysoká škola ekonomická v Praze

Národohospodářská fakulta

Hlavní specializace: Národní hospodářství



ANALÝZA AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU V ČR, JEHO PODÍL NA EXPORTU, HDP A ZAMĚSTNANOSTI V LETECH 2000 – 2015

bakalářská práce

Autor: Adam Haj

Vedoucí práce: Ing. Pavla Chmelová

Rok: 2017

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

Adam Haj

V Praze, dne 9. 5. 2017

Poděkování

Na tomto místě upřímně děkuji vedoucí mé bakalářské práce Ing. Pavle Chmelové za ochotu, spolupráci a cenné rady, kterými mi při zpracování tématu velmi pomohla. Také ze srdce děkuji celé své rodině a blízkým za podporu a trpělivost.

Vysoká škola ekonomická v Praze
Katedra hospodářské a sociální politiky

Národohospodářská fakulta
Akademický rok: 2016/2017

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Zpracovatel: **Adam Haj**

Studijní program: Ekonomie a hospodářská správa

Obor: Národní hospodářství

Název tématu: **Analýza automobilového průmyslu v ČR, jeho podíl na exportu, HDP a zaměstnanosti v letech 2000–2015**

Zásady pro vypracování:

1. Cílem práce je analyzovat automobilový průmysl v ČR v daném časovém období, především dynamiku a jeho podíl na exportu, HDP a trhu práce. Bude zkoumána hypotéza, že má růst vývozu pozitivní vliv na růst tržeb automobilových výrobců. Dále se práce zaměří na výši mezd pracovníků v tomto odvětví a vliv exportu na zahraniční obchodní bilanci země. V neposlední řadě se bude zabývat otázkou, zdali má růst HDP ČR vliv na velikost exportu tohoto odvětví.
2. Význam práce bude spočívat především v důkladném rozboru jednotlivých makroekonomických veličin a v objasnění jejich provázanosti v automobilovém průmyslu a tedy i vlivu tohoto průmyslu na ekonomiku České republiky. Aktuálnost této práce spočívá v závislosti ekonomiky České republiky na automobilovém průmyslu více, než je v ostatních částech světa běžné.
3. V úvodu teoretické části bude představen význam a vývoj automobilového průmyslu v ČR v období 2000–2015. Dále bude vymezen export, HDP, trh práce a témata s těmito veličinami spojenými. V poslední části se pak práce zaměří na postavení českého automobilového průmyslu ve světě.
4. Pro lepší názornost bude praktická část rozdělena do tří časových období, z nichž každá bude zahrnovat analýzu vývoje automobilového průmyslu, jeho dynamiku, množství produktu, podíl na exportu a vliv na zahraniční obchodní bilanci země. Dále bude také každá část obsahovat analýzu podílu dynamiky automobilového průmyslu na HDP a trhu práce v ČR. V této části práce také dojde k potvrzení či vyvrácení hypotézy, že růst vývozu má pozitivní vliv na růst tržeb automobilových výrobců a také zde práce odpoví na otázku, zda a jaký má růst HDP ČR vliv na velikost exportu automobilového průmyslu.

Rozsah práce: 45 normostran

Seznam odborné literatury:

1. Český statistický úřad [on-line]. Dostupné z: https://www.czso.cz/
2. EU OFFICE ČS. Analýza automobilového průmyslu [online]. 2013, 44 s. [cit. 2016-10-13]. Dostupné z: http://www.csas.cz/static_internet/cs/Evropska_unie/Specialni_analyzy/Specialni_analyzy/Prilohy/euspa_analysis_of_the_automobile_industry.pdf
3. HOLMAN, Robert. Makroekonomie: středně pokročilý kurz. 1. vyd. Praha: CH Beck, 2004. 424 s. ISBN 80-7179-764-2, 2004.
4. KRÁL, Zdeněk. Století českého automobilu. 1. vyd. Praha: BB/art, 2010, 221 s. ISBN 978-80-7381-806-7.
5. SVATOŠ, Miroslav. Zahraniční obchod: teorie a praxe. 1. vyd. Praha: Grada, 2009, 367 s. No. s 112. ISBN 978-80-247-2708-0.

Datum zadání bakalářské práce: říjen 2016

Termín odevzdání bakalářské práce: prosinec 2016

Adam Haj
Řešitel

Ing. Pavla Chmelová
Vedoucí práce

doc. Ing. Miroslav Ševčík, CSc.
Vedoucí katedry

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

Abstrakt

Cílem této bakalářské práce je zpracování analýzy vývoje automobilového průmyslu v České republice v letech 2000 až 2015. Z hlediska vzrůstající důležitosti tohoto odvětví pro národní hospodářství České republiky se práce zaměřuje především na analýzu jeho vývoje a podílu na makroekonomických veličinách jako je HDP, export a trh práce. Tyto veličiny jsou pak v práci systematicky analyzovány ve vztahu k automobilovému průmyslu. Je zde také vývoj produkce tohoto odvětví, vývoj zaměstnanosti, vývoj celé ekonomiky České republiky a vývoj tržeb výrobců. Celá práce podává reálný pohled na vlivy a podíly automobilového průmyslu na zkoumaných veličinách, které dokazují zvyšující se význam tohoto odvětví pro ekonomiku České republiky. Na základě vyhodnocených dat práce zjišťuje úzkou korelaci mezi vývojem exportu a tržeb výrobců v automobilovém průmyslu, vývoj těchto dvou ukazatelů vykazuje velmi podobný trend ve zkoumaném časovém intervalu. Dále je zjištěno, že zaměstnanost klesá v důsledku zavádění technologických inovací a zefektivňování výroby. Podstatným zjištěním je také vysoká citlivost automobilového průmyslu na zahraniční poptávku vyspělých zemí.

Klíčová slova
Automobilový průmysl, export, HDP, zaměstnanost

JEL klasifikace
E23, E24, L62

Abstract

The goal of this thesis is to analyse the development of the automotive industry in Czech Republic in time range of 2000 – 2015. In view of the increasing importance of this industry for the Czech economy, the work focuses primarily on analysis of the automotive industry development and contribution to the macroeconomic indicators such as GDP, export and labour market. The development of automotive production, the employment development, the development of the whole Czech Republic economy; and the turnover development of manufacturers in the defined sector can be found there. The whole work gives a realistic view on the automotive industry influence and contribution to the examined quantities; this demonstrates the growing automotive industry impact on the Czech Republic economy. According to the evaluated data the work finds out close correlation between the export progress and the manufacturers' turnover. The progress of these two indicators shows very similar trend during the whole observed period. There is also finding, that the employment decreases due to introduction of technology innovation and production effectivity improvement. Significant finding is also the high sensitivity of the automotive industry to the foreign demand of advanced countries.

Keywords

Automotive industry, export, GDP, employment

JEL classification

E23, E24, L62

Obsah

Úvod 1
1. Teoretická část 3
1.1 Vymezení automobilového průmyslu 3
1.1.1 Specifikace dle NACE 3
1.1.2 Stručný vývoj automobilového průmyslu v ČR od roku 2000 4
1.1.3 Regionální struktura 7
1.2 Definice makroekonomických veličin 9
1.2.1 Zahraniční obchod 9
1.2.2 Hrubý domácí produkt 10
1.2.3 Zaměstnanost a nezaměstnanost 12
1.3 Teritoria zahraničního obchodu 13
1.3.1 Postavení českého automobilového průmyslu ve světě 15
2. Praktická část 17
2.1 Český automobilový průmysl mezi lety 2000 – 2005 17
2.1.1 Vývoj celkové produkce automobilového průmyslu v ČR 17
2.1.2 Vývoj podílu automobilového průmyslu na exportu 20
2.1.3 Vliv na obchodní bilanci země 23
2.1.4 Vývoj tržeb výrobců v oddílu „Výroba motorových vozidel (kromě motocyklů), přívěsů a návěsů" 26
2.1.5 Vývoj podílu automobilového průmyslu na HDP 28
2.1.6 Vývoj zaměstnanosti a mezd v automobilovém průmyslu 30
2.1.7 Vyhodnocení období 2000 – 2005 33
2.2 Český automobilový průmysl mezi lety 2006 – 2010 34
2.2.1 Vývoj celkové produkce automobilového průmyslu 34
2.2.2 Vývoj podílu automobilového průmyslu na exportu 37
2.2.3 Vliv na obchodní bilanci země 40
2.2.4 Vývoj tržeb výrobců v oddílu „Výroba motorových vozidel (kromě motocyklů), přívěsů a návěsů" 43
2.2.5 Vývoj podílu automobilového průmyslu na HDP 44
2.2.6 Vývoj zaměstnanosti a mezd v automobilovém průmyslu 47
2.2.7 Vyhodnocení období 2006 – 2010 49

2.3 Český automobilový průmysl mezi lety 2011 − 2015 51
2.3.1 Vývoj celkové produkce automobilového průmyslu 51
2.3.2 Vývoj podílu automobilového průmyslu na exportu 53
2.3.3 Vliv na obchodní bilanci země 57
2.3.4 Vývoj tržeb výrobců v oddílu „Výroba motorových vozidel (kromě motocyklů), přívěsů a návěsů“ 61
2.3.5 Vývoj podílu automobilového průmyslu na HDP 62
2.3.6 Vývoj zaměstnanosti a mezd v automobilovém průmyslu 65
2.3.7 Vyhodnocení období 2011 – 2015 69
Závěr 70
Seznam použitých zkratek 76
Přílohy 77
Seznam použitých zdrojů 84
Seznam grafů, tabulek a příloh 91

Úvod

Tématem bakalářské práce je analýza vývoje automobilového průmyslu v České republice. Automobilový průmysl, který zahrnuje i celý sektor subdodavatelů a který i nepřímo ovlivňuje rozvoj technického školství, patří k nejdůležitějším odvětvím ekonomiky státu, na které je národní hospodářství silně orientované. Tudíž s růstem orientace na toto klíčové odvětví roste také riziko, že případná stagnace či pokles tohoto odvětví může negativně ovlivnit hospodářství celého státu. Toto riziko a jeho možné dopady byly obzvláště a intenzivně diskutované v souvislosti se skandálem "Dieselgate", který vypukl v září roku 2015. Také z tohoto důvodu je zkoumání vlivu tohoto odvětví, jakožto jeho růstu a udržitelnosti, velmi důležité, velmi aktuální a může přispět k určení vhodné strategie v případě krizových scénářů.

Teoretická část práce se nejprve zabývá představením automobilového průmyslu v České republice jako celku a přibližuje jeho fungování a vývoj v období od začátku 21. století. V druhé kapitole jsou definované a diskutované jednotlivé makroekonomické veličiny, především export. S exportem jsou pak dále uvedeny i nejvýznamnějších oblasti zahraničního obchodu a také zahraniční bilance České republiky. Třetí kapitola detailně popisuje hrubý domácí produktu a způsob jeho výpočtu. V další kapitole je definován trh práce v České republice se zřetelem na výpočet zaměstnanosti. Poslední kapitola teoretické části se zabývá pozicí českého automobilového průmyslu na trhu v globálním kontextu, kde zaujímá jednu z předních pozic.

V praktické části je analyzován vývoj automobilového průmyslu v patnáctiletém časovém období od roku 2000 do roku 2015. Pro lepší názornost je tento časový úsek rozdělen do tří částí, po pětiletých časových období. V každém z těchto období je analyzováno množství finálních výrobků, podíl automobilového průmyslu na exportu a vliv na zahraniční obchodní bilanci. Současně je analyzován podíl na HDP, trhu práce a s tím také související vývoj mezd v automobilovém průmyslu. Jednotlivé časové intervaly také obsahují vývoj tržeb subjektů, vývoj zaměstnanosti a průměrných

hrubých mezd. K posouzení spojitosti s jinými sektory jsou veličiny vyhodnocovány v rámci oddílu CZ-NACE 29-C, jde o klasifikaci, která třídí ekonomické činnosti do skupin. Automobilový průmysl spadá do sekce C, která reprezentuje zpracovatelský průmysl, a do oddílu 29, který se nazývá: „Výroba motorových vozidel (kromě motocyklů), přívěsů a návěsů" a který zahrnuje výrobu veškerých automobilových dílů a příslušenství. Tímto přístupem získáme výsledky vyhodnocených veličin, nejen v rámci finální kompletace aut, ale také přes celý sektor subdodavatelů.

Cílem této práce je analyzovat automobilový průmysl v České republice z pohledu makroekonomických veličin jako HDP, export a trh práce. Tyto makroekonomické veličiny jsou automobilovým průmyslem přímo ovlivňované a na jejich tvorbě se velkou měrou podílí, proto součástí práce bude také určit podíl automobilového průmyslu na těchto veličinách. Pečlivá analýza veličin umožní vytvořit reálnou představu: i) v trendu a dynamice časového vývoje automobilového průmyslu, ii) v provázanosti automobilového průmyslu s národní ekonomikou, iii) v důležitosti automobilového průmyslu na trhu práce, iv) ve vlivu automobilového průmyslu na obchodní bilanci země, v) v objasnění hypotézy, že růst exportu má pozitivní vliv na růst tržeb automobilových výrobců jako důsledek orientace na vyspělé či rozvíjející se trhy. Obecně mají zjištěné výsledky práce upozornit na citlivost a rizika v národním hospodářství spjaté se změnami či stagnací v tomto klíčovém odvětví.

1. Teoretická část

1.1 Vymezení automobilového průmyslu

V této kapitole se práce zaměří na klasifikace zpracovatelského průmyslu dle specifikace CZ-NACE a objasní nám jeho zařazení mezi ostatní ekonomické činnosti. Dále představí stručný vývoj automobilového průmyslu od roku 2000 v České republice založený především na panoramatech zpracovatelského průmyslu od MPO. V poslední části pak ukáže regionální strukturu automobilového průmyslu na našem území.

1.1.1 Specifikace dle NACE

Pro definici automobilového průmyslu nejlépe poslouží klasifikace NACE, která třídí ekonomické činnosti do skupin a sbírá statistická data v ekonomických oblastech. Pro ekonomické činnosti prováděné v České republice se přidává předpona CZ, čili CZ-NACE. Tato klasifikace se v České republice používá od počátku roku 2008, kdy nahradila předešlý systém OKEČ (Odvětvová Klasifikace Ekonomických Činností), dle zákona č.89/1995 Sb. předpisu §19 odst. 2 o státní statistické službě, a v Evropské Unii (dříve Evropské společenství) se používá již od roku 1970.[1]

NACE dělí oblasti ekonomických činností tak, že každé statistické jednotce vykonávající ekonomickou činnost můžeme přiřadit kód. Ekonomické činnosti lze charakterizovat jako vstupy, výrobní postupy a jejich výstupy. CZ-NACE zahrnuje buď jeden výrobní postup, anebo se skládá z více postupů, které spadají do různých kategorií klasifikace.[2]

Klasifikace NACE představuje hierarchické uspořádání činností. Její struktura je čtyř-úrovňová. První úroveň, nebo také sekce, je označena alfabetickým kódem, druhá úroveň (oddíly) je označena dvojmístným číselným kódem, třetí úroveň (skupiny) je

[1] ONBUSINESS: *OKEČ, NACE, CZ-NACE: Vyznejte se v klasifikaci ekonomických činností,* [on-line], cit. 2.1.2017
[2] CZECHTRADE: *Klasifikace ekonomických činností (CZ-NACE),* [on-line], cit. 18.1.2017

označena trojmístným číselným kódem a poslední, čtvrtou úroveň, charakterizuje čtyřmístný číselný kód.[3]

Podle tohoto uspořádání spadá automobilový průmysl do sekce C tzn. Zpracovatelský průmysl a do oddílu 29, který se nazývá: „Výroba motorových vozidel (kromě motocyklů), přívěsů a návěsů". Tento oddíl zahrnuje také výrobu různých dílů a příslušenství.[4]

Pro lepší přehlednost je více vyhovující toto zařazení znázornit v hierarchickém uspořádání:

- C – Zpracovatelský průmysl
- 29 – Výroba motorových vozidel (kromě motocyklů), přívěsů a návěsů
    - 29.1 Výroba motorových vozidel a jejich motorů
    - 29.2 Výroba karoserií motorových vozidel; výroba přívěsů a návěsů
    - 29.3 Výroba dílů, příslušenství pro motor. vozidla, jejich motory

1.1.2 Stručný vývoj automobilového průmyslu v ČR od roku 2000

Tato kapitola stručně představuje vývoj automobilového průmyslu v České republice od roku 2000 a je rozdělena do tří krátkých podkapitol, které představují pětileté časové období.

1.1.2.1 Vývoj mezi lety 2000 – 2005

Již v roce 2000 mělo odvětví dopravního strojírenství v rámci zpracovatelského průmyslu významnou pozici. Hlavním tahounem tohoto odvětví bylo oddělení dvoustopých motorových vozidel, v jehož rámci byla nosným oborem výroba osobních automobilů a automobilového příslušenství.

V období mezi lety 2000 až 2005 docházelo k růstu tohoto odvětví jako celku, především zásluhou výroby dílů a příslušenství, i navzdory tomu, že některá oddělení tohoto odvětví zaznamenávala snížení výroby, které nejvíce poznamenalo výrobu

[3] ZÁKONY ČR: *OKEČ končí, nahradí ho CZ-NACE*, [on-line], cit. 3.1.2017
[4] CZ NACE*: 29 Výroba motorových vozidel (kromě motocyklů), přívěsů, návěsů,* [on-line], cit. 27.12.2016

dvoustopých motorových vozidel. Toto snižování bylo důsledkem událostí jako například rozsáhlé povodně, slabý ekonomický růst v zemích nejvýznamnějšího exportu a kolísaní kurzu koruny.[5,6,7,8,9,10]

V roce 2005 došlo k nejvýznamnější události v českém automobilovém průmyslu. V únoru toho roku došlo ke spuštění závodu automobilky TPCA. Jednalo se o největší zahraniční investici ve střední Evropě. Cena výstavby závodu činila 20 miliard korun.[11] Tato investice přilákala do České republiky další (nejen japonské) firmy, které dodávají do TPCA, ale i dalším výrobcům vozidel a autopříslušenství.[12]

1.1.2.2 Vývoj mezi lety 2006 – 2010

Do první poloviny roku 2008 se automobilový průmysl v České republice vyvíjel velmi pozitivně. V roce 2006 se již znatelně projevil náběh nových výrobních kapacit, které zřídila automobilka TPCA v Kolíně.[13] Tento rok se zapsal do historie jako rekordní, co se týče výroby osobních automobilů, kterých bylo vyrobeno 857 825 kusů.[14] Během roku 2006 došlo k založení společnosti Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. (dále jen HMMC) v Nošovicích, která v první polovině roku 2007 uskutečnila největší zahraniční investici v historii České republiky do výstavby závodu, který je označován za jeden z nejmodernějších v Evropě.[15]

Během roku 2007 již tradičně rostla výroba osobních automobilů, ale po dlouholeté odmlce došlo také k růstu ve výrobě nákladních automobilů, a to o celých 58,96 %.[16] V první polovině roku 2008 automobilový průmysl zaznamenával růst jako v předešlých letech. Od května tohoto roku se však projevovat začala projevovat hospodářská krize, v jejímž důsledku začalo docházet ke snižování poptávky po nových

[5] MPO: *Panorama českého průmyslu 2000*, 2001, [on-line], cit. 10.2.2017
[6] MPO: *Panorama českého průmyslu 2001,* 2002, [on-line], cit. 10.2.2017
[7] MPO: *Panorama českého průmyslu 2002*, 2003, [on-line], cit. 10.2.2017
[8] MPO: *Panorama českého průmyslu 2003,*2003, [on-line], cit. 11.2.2017
[9] MPO: *Panorama českého průmyslu 2004,* 2006, [on-line], cit. 11.2.2017
[10] MPO: *Panorama zpracovatelského průmyslu a souvisejících služeb ČR 2005,* 2006, [on-line], cit. 10.2.2017
[11] TOYOTA MOTOR CORPORATION: *TPCA v číslech,* [on-line], cit. 23.3.2017
[12] MPO: *Panorama zpracovatelského průmyslu a souvisejících služeb ČR 2005*, 2006[on-line], cit. 10.2.2017
[13] MPO: *Analýza vývoje ekonomiky ČR a odvětví působnosti MPO za rok 2006*, 2007 [on-line], cit. 21.2.2017
[14] MPO:*Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2006,* 2007 [on-line], cit. 15.2.2017
[15] HYUNDAI motor: Milníky a informace o společnosti, [on-line], cit. 1.2.2017
[16] MPO:*Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2007,* 2009, [on-line], cit. 16.2.2017

vozidlech. Výrobci i prodejci v reakci na tuto okolnost začali silně snižovat ceny, a tím se jim podařilo odvrátit snížení prodejů ve srovnání s rokem 2007.[17]

V roce 2009 se již naplno projevila hospodářská krize a tvrdě postihla vývozně orientovaný automobilový průmysl.[18] V reakci na pokles produkce musely některé podniky úplně skončit s výrobou, a ve statistikách se projevilo také propouštění zaměstnanců. Během roku 2010 se situace v automobilovém průmyslu opět začala zlepšovat a to především díky zavedení šrotovného a daňovým pobídkám. Došlo ke zvýšení výroby a výrobci autodílů začali opět nabírat zaměstnance.[19,20]

1.1.2.3 Vývoj mezi lety 2011 – 2015

Rok 2011 navázal na předchozí období a automobilový průmysl si upevňoval svoji pozici. Došlo ke zvýšení tržeb zejména u výrobců dílů a příslušenství. Rostla i produkce osobních automobilů s meziročním nárůstem o 11 %. Byl zde ještě i patrný trend poklesu cen, ale již nižší než v předešlých letech.[21] V roce 2012 se v automobilovém průmyslu snížila produkce, za kterou stála především ochabující poptávka a nižší prodeje.[22]

Mírnému snížení produkce se nevyhnul ani rok 2013, během kterého pokračovalo snižování či stagnace cen za účelem zvýšení prodejů. Trend snižování cen ukončil zásah ČNB, která devalvovala korunu v listopadu téhož roku. V reakci na tento zásah prodejci reagovali zvýšením cen. Rok 2014 pak zaznamenal opětovný růst produkce, která překonala rekord v počtu vyrobených vozidel, celkem jich bylo vyrobeno 1 246 506. Ceny v tomto roce vykazovaly stálý růst, ale pomalým tempem.[23,24]

---

[17] MPO:*Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2008,* 2009 [on-line], cit. 17.2.2017

[18] ERSTE Corporate Banking: J. Jedlička, T. Kozelský, J. Majchráková, *Analýza automobilového průmyslu*, 2013, [on-line], cit. 25.10.2016

[19] MPO:*Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2009,* 2011, [on-line], cit. 17.2.2017

[20] MPO:*Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2010,* 2012, [on-line], cit. 10.3.2017

[21] MPO:*Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2011,* 2012, [on-line], cit. 10.3.2017

[22] MPO: *Analýza vývoje ekonomiky ČR za rok 2012*, 2013, [on-line], cit. 22.2.2017

[23] MPO:*Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2014,* 2015, [on-line], cit. 14.3.2017

[24] MPO:*Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2013,* 2014, [on-line], cit. 14.3.2017

Rok 2015 opět zaznamenal rekordní produkci a meziročně ji zvýšil téměř o 4 %. Nárůst produkce zaznamenali všichni výrobci v oddílu výroby motorových vozidel. Ceny jako v minulém roce stabilně rostly, v meziročním srovnání nárůst činil 2,4 %. V tomto oddílu rostla i zaměstnanost, která dosáhla svých předkrizových hodnot.[25]

1.1.3 Regionální struktura

Tato podkapitola je zaměřena na regionální strukturu automobilového průmyslu v České republice. Data, která jsou v tabulce č. 1 použita, vychází z registru ekonomických subjektů jednotlivých regionálních statistických úřadů.

Jak je z tabulky č. 1 patrné – nejvýznamnějším krajem pro automobilový průmysl je kraj Středočeský, ve kterém je zapsáno nejvíce ekonomických subjektů spadajících do automobilového průmyslu. V těsném závěsu za Středočeským krajem je hl. m. Praha, ve kterém sice není taková koncentrace výroby jako v kraji Středočeském, ale spousta subjektů zde má své sídlo. Dalšími důležitými kraji jsou Liberecký, Jihomoravský a Moravskoslezský.

[25] MPO:*Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2015,* 2016, [on-line], cit. 14.3.2017

Tabulka č. 1 Počet ekonomických subjektů v CZ-NACE 29 v jednotlivých krajích v roce 2015

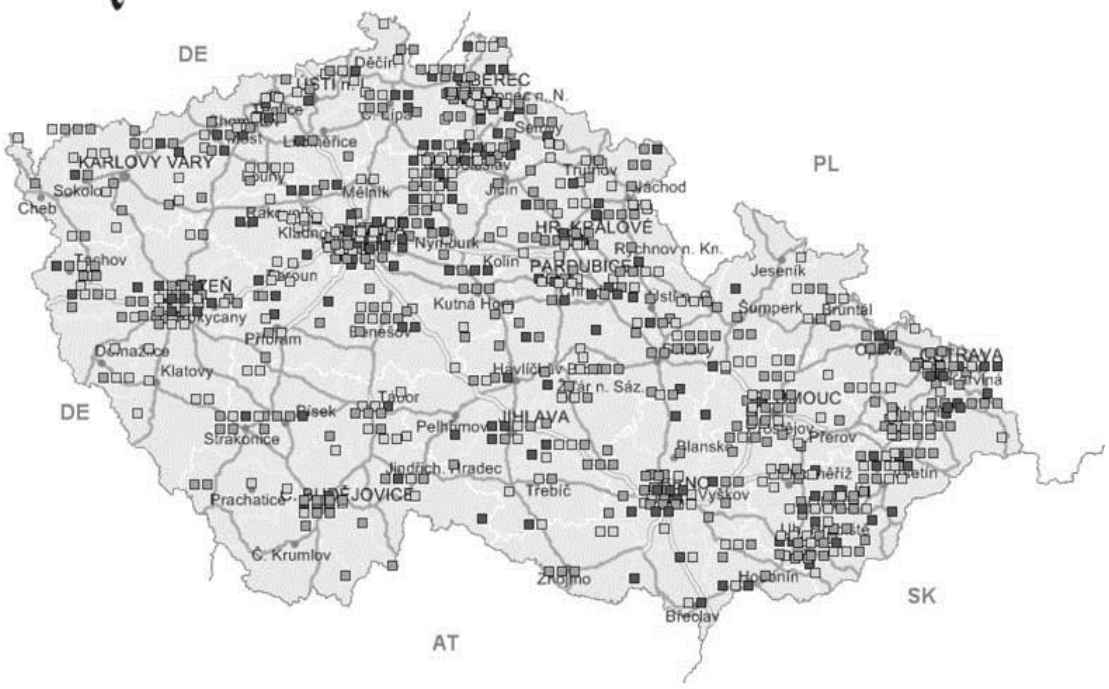
Kraje	Počet subjektů v RES	Procentuální zastoupení
Karlovarský	38	3,4%
Plzeňský	65	5,8%
Ústecký	76	6,8%
Liberecký	84	7,5%
Středočeský	182	16,2%
Hl. m. Praha	168	15,0%
Jihočeský	60	5,4%
Královéhradecký	60	5,4%
Vysočina	43	3,8%
Pardubický	59	5,2%
Olomoucký	47	4,2%
Jihomoravský	89	7,9%
Zlínský	51	4,5%
Moravskoslezský	95	8,5%
Celkem	**1117**	**100%**

Zdroj: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Registr ekonomických subjektů jednotlivých krajů*

Na obrázku č. 1 je zobrazeno základní rozložení automobilového průmyslu v České republice. Lze na něm rozpoznat dvě oblasti s největší koncentrací automobilového průmyslu. Tou první je trojúhelník Praha – Liberec – Hradec Králové a druhou je trojúhelníková oblast nacházející se na Moravě, která má vrcholy ve městech Uherské Hradiště – Olomouc – Ostrava.[26]

[26] DAMBORSKÝ, M., ŘÍHOVÁ, G., RAJTR, V., Regionální lokalizace automobilového průmyslu v České republice, Acta Oeconimia Pragensia, 2008

Obrázek č. 1 Grafické znázornění ekonomických subjektů CZ-NACE 29 v ČR



Zdroj: DAMBORSKÝ, M., ŘÍHOVÁ, G., RAJTR, V., Regionální lokalizace automobilového průmyslu v České republice, 2008

1.2 Definice makroekonomických veličin

Pro lepší objasnění analýzy, kterou obsahuje praktická část práce je potřeba definovat makroekonomické veličiny, které v ní jsou používány. Jedná se o zahraniční obchod, hrubý domácí produkt, zaměstnanost a nezaměstnanost.

1.2.1 Zahraniční obchod

Zahraniční obchod zahrnuje dovozy a vývozy. Dovoz představuje zboží a služby vyrobené v zahraničí, které jsou spotřebované domácími subjekty. U vývozu se jedná naopak o zboží a služby, které jsou vyrobeny doma a spotřebovány v zahraničí.[27]

Dalším pojmem, který se často ve spojení se zahraničním obchodem vyskytuje, je čistý vývoz. Čistý vývoz je roven rozdílu mezi dovozem a vývozem dané země.

[27] SAMUELSON, P., a NORDHAUS, W., *Ekonomie: 19. vydání*. Praha: NS Svoboda, 2013. ISBN 978-80-205-0629-0

Jinými slovy nám říká, jestli je ekonomika dané země ve vztahu k zahraničí prodávající anebo kupující. Čistý vývoz bývá také označován jako **obchodní bilance**. Tato obchodní bilance může být přebytková, deficitní anebo vyrovnaná. Toto označení závisí na čistém vývozu. V případě, že je čistý vývoz pozitivní jedná se o přebytkovou obchodní bilanci. Při negativním čistém vývozu se jedná o deficitní obchodní bilanci. Poslední případ je nulový čistý vývoz a obchodní bilance je označována za vyrovnanou.

Důležité je zmínit i několik faktorů, které ovlivňují velikost vývozu, dovozu a čistého vývozu v dané ekonomice. Jedná se o:

- Preference spotřebitelů při rozhodování mezi domácím a zahraničním zbožím
- Ceny zboží doma a v zahraničí
- Měnový kurz
- Transakční náklady

S vývojem těchto faktorů se také mění velikost mezinárodního obchodu.[28][29]

1.2.2 Hrubý domácí produkt

Hrubý domácí produkt (dále jen HDP) je ekonomická veličina, která bývá nejčastěji sledována, protože je považována za jedno z nejlepších měřítek ekonomického blahobytu. HDP měří celkový důchod každého subjektu v ekonomice a zároveň také celkové výdaje za zboží a služby. Celkový důchod i celkové výdaje může měřit díky tomu, že se v podstatě jedná o dvě stejné věci. Důchod se totiž musí rovnat výdajům, protože každá transakce má dvě strany, prodávajícího a kupujícího. Při výpočtu HDP oběma metodami vyjde stejný výsledek.[30]

Obecná definice říká, že HDP je tržní hodnota všech finálních statků vyrobených v ekonomice za dané časové období (většinou rok). Ovšem existují statky, které se do HDP nezapočítávají. Jsou to statky, které se vyrábějí a prodávají ilegálně a

[28] MANKIW, N. Gregory. *Zásady ekonomie*. Praha: Grada, 1999. ISBN 978-80-7169-891-3

[29] PAPATHEODOROU, Y., *The Automotive Industry: Economic Impact and Location Issue*, Industry Week (Global Economy), 2007

[30] MANKIW, N. Gregory. *Zásady ekonomie*. Praha: Grada, 1999. ISBN 978-80-7169-891-3

také statky, které jsou vyráběny či pěstovány doma a neprojdou trhem. HDP zachycuje pouze hodnotu finálních statků, ve kterých je již započítána hodnota meziproduktu. Statky, které jsou v HDP započítány, musí být vyrobeny v období, pro něž se HDP počítá a v rámci dané geografické rozlohy.[31]

Pro měření HDP se používají tři hlavní metody:

- První metoda se nazývá výrobková a práce ji lehce nastínila v předchozím odstavci. Tato metoda říká, že domácí produkt se rovná součtu přidaných hodnot. Jinými slovy jde o součet hodnot výrobků a služeb vyrobených v daném roce. **Tato metoda byla použita při výpočtu HDP, který je používán v praktické části práce.**
- Další je tzv. důchodová metoda, která je velmi hrubě zmíněna v prvním odstavci této podkapitoly. Řídí se podle toho, že každý výdaj je něčím důchodem a pokud nejsou brány v potaz daně, pak se agregátní výdaje rovnají agregátním důchodům.[32]
- Poslední a nejčastěji používaná je metoda výdajová. Definuje HDP jako složení různých výdajů a dělí je na čtyři složky: spotřeba (C), investice (I), vládní výdaje (G) a čistý vývoz (NX).

  $$Y = C + I + G + NX$$

  Spotřeba jsou výdaje domácností na zboží a služby.
  Investice zahrnují nákup fixního kapitálu a zásob uskutečněný firmami a výdaje domácností do bytové výstavby.
  Vládní výdaje představují výdaje na zboží a služby uskutečněné vedením státu.
  Čistý vývoz je, jak již bylo zmíněno v předchozí podkapitole, rozdíl mezi dovozem a vývozem dané země.[33]

Jako poslední věc je třeba rozlišit nominální a reálné HDP. Nominální HDP představuje produkt v cenách běžného období, zatímco reálné HDP používá ceny základního

[31] MANKIW, N. Gregory. *Zásady ekonomie*. Praha: Grada, 1999. ISBN 978-80-7169-891-3
[32] HOLMAN, Robert. *Ekonomie*. 5. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2011. Beckovy ekonomické učebnice. ISBN 978-80-7400-006-5
[33] MANKIW, N. Gregory. *Zásady ekonomie*. Praha: Grada, 1999. ISBN 978-80-7169-891-3

období. To znamená, že reálné HDP je očištěno od změn cen a tedy naznačuje skutečný nárůst či pokles objemu produktu v měřeném období.[34]

1.2.3 Zaměstnanost a nezaměstnanost

Zaměstnanost není termín, který by označoval pouze vykonávání práce s cílem získat odměnu, tedy mzdu. Tento termín spíše označuje stav, kdy kdokoliv, za daných okolností, dělá to, co chce dělat. Takový člověk je pak plně zaměstnán.[35] Ovšem pro lepší orientaci je nutné definovat spíše nezaměstnanost, způsoby jejího měření a její druhy.

Nezaměstnanost je měřena statistickým úřadem, který člení obyvatelstvo starší 15 let na 3 skupiny:

- Zaměstnaní
- Nezaměstnaní
- Ekonomicky neaktivní

Za zaměstnané se považují lidé, kteří mají placenou práci. Nezaměstnaní jsou ti, kteří jsou krátkodobě či trvale mimo pracovní poměr, ale aktivně práci hledají. Do ekonomicky neaktivních spadají například studenti, rodiče na mateřské a důchodci. Za ekonomicky aktivní se tedy považuje součet zaměstnaných a nezaměstnaných.[36]

Nezaměstnanost se může zdát jako jasný pojem, ovšem není to tak úplně jednoduché. Existují 3 druhy nezaměstnanosti, které jsou v následujících odstavcích představeny.[37]

Tím prvním druhem je nezaměstnanost frikční, která bývá také označována jako nezaměstnanost rovnovážná. Tato nezaměstnanost vzniká v případě, když se lidé dobrovolně rozhodnou změnit práci či úplně přestat pracovat. Jako rovnovážná bývá označována, jelikož firmy a pracovníci jsou na svých poptávkových a nabídkových

[34] SAMUELSON, P., a NORDHAUS, W., *Ekonomie: 19. vydání*. Praha: NS Svoboda, 2013. ISBN 978-80-205-0629-0
[35] COOLEY, Oscar W., *What Is Employment?*, The Freeman – Foundation of Economic Education, New York, 1963
[36] MANKIW, N. Gregory. *Zásady ekonomie*. Praha: Grada, 1999. ISBN 978-80-7169-891-3
[37] SAMUELSON, P., a NORDHAUS, W., *Ekonomie: 19. vydání*. Praha: NS Svoboda, 2013. ISBN 978-80-205-0629-0

křivkách. Ze strany ekonomů bývá popisována jako nezaměstnanost dobrovolná, protože lidé takový stav preferují více než situaci, v níž by byli zaměstnáni.

Dalším druhem je nezaměstnanost strukturální. Vzniká v případě, kdy stoupá poptávka po jiném druhu práce než je stávající a nabídka se tomu ještě nepřizpůsobila. Ve většině případů se jedná o důsledek růstu jednoho odvětví na úkor druhého. To znamená, že uchazeči o práci se musejí rekvalifikovat. Tento proces je zdlouhavý a tím pádem se může stát strukturální nezaměstnanost dlouhodobým jevem.

Posledním druhem je cyklická nezaměstnanost, která se objevuje v případech celkového propadu poptávky po pracovní síle. Zpravidla během poklesu hospodářského cyklu. Dopady hospodářského cyklu při jeho recesi se mohou projevit nepatrně, ale také může nastat situace, kdy přijde o práci značná část populace. Problém tkví především v tom, že trh práce není v rovnováze a nabídka převyšuje poptávku.[38]

Tato podkapitola objasnila zaměstnanost a nezaměstnanost. Práce je totiž v praktické části zaměřena na podíl automobilového průmyslu na zaměstnanosti ekonomicky aktivního obyvatelstva.

1.3 Teritoria zahraničního obchodu

Tato kapitola v krátkosti představuje velikost a teritoria zahraničního obchodu automobilového průmyslu České republiky a také přibližuje, jak si tuzemský automobilový průmysl stojí ve světě.

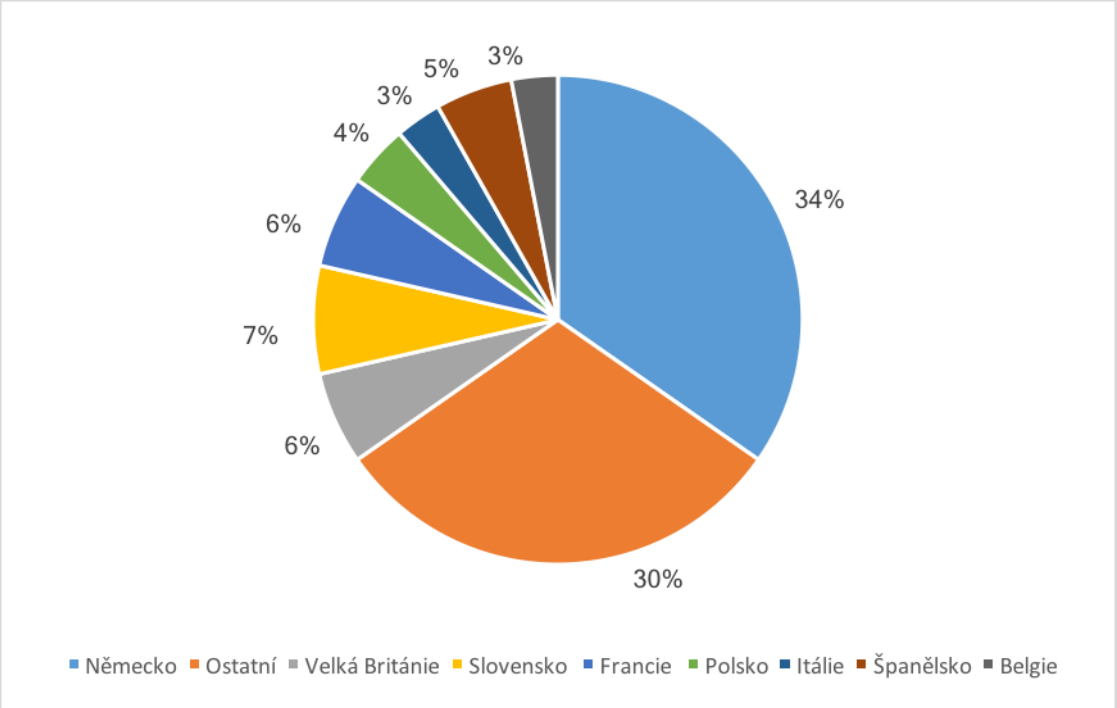
Zahraniční obchod České republiky podle klasifikace SITC (Standardní mezinárodní klasifikace zboží) vedou především stroje a dopravní prostředky. Je z toho patrné, že Česká republika se zaměřuje větší částí na výrobky s vyšší přidanou hodnotou. Přeshraniční statistika zaznamenala v roce 2015 u exportu automobilového průmyslu hodnotu 825 mld. korun. Nejenže export tohoto odvětví roste sám o sobě, ale také roste jeho význam na celkovém exportu země. V roce 2016 se jeho podíl

[38] SAMUELSON, P., a NORDHAUS, W., *Ekonomie: 19. vydání*. Praha: NS Svoboda, 2013. ISBN 978-80-205-0629-0

na celkovém exportu zvýšil o čtyři procenta oproti roku 2013 a nyní drží 23% podíl z celkového vývozu. Tím zvyšuje svůj kladný dopad na obchodní bilanci země.[39]

Co se týče teritorií zahraničního obchodu automobilového průmyslu, tak u vývozu je to velmi podobné jako u dovozu, dominuje Německo. Z pohledu největších tuzemských automobilek je Německo nejdůležitější pro Škodu a Hyundai, které na tamní trh vyvážejí nejvíce automobilů (Škoda 170 000 kusů za rok 2015). Pro poslední z tria největších českých automobilek, společnost TPCA, je nejdůležitější trh ve Velké Británii, kde za rok 2015 prodala 59 892 kusů. Dalším významným trhem je Slovensko, kde Škoda drží první místo jako nejprodávanější značka. Nezaostává zde ani společnost IVECO, která má poloviční podíl na prodeji nových autobusů. Nicméně ne na všech trzích je situace tak růžová. Během roku 2015 z hlavních teritorií vypadlo Rusko.[40]

Graf č. 1 Vývozní teritoria automobilového průmyslu v roce 2015



Zdroj: MPO: *Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2015*

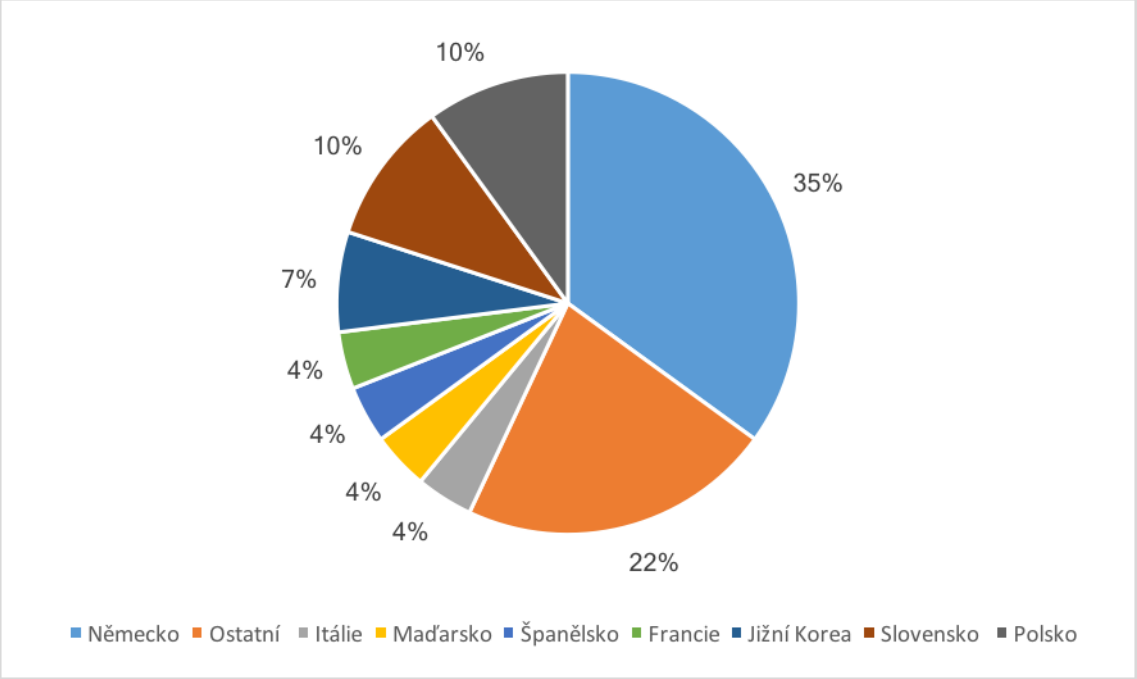
U dovozu stále roste význam Německa, které má více než třetinový podíl. Dalším důležitým teritoriem dovozu jsou Slovensko, odkud se přivážejí díly do Škody

[39] BÍLÝ, J., *Vývozu dominují osobní auta*, Statistika & My, Český statistický úřad, Praha, 2014, Vol. 9

[40] MPO: *Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2015*, 2016, [on-line], cit. 14.3.2017

a Hyundai, Jižní Korea, která kromě dílů dováží i hotové osobní automobily, Polsko, které v dovozu dílů drží první místo. Opomenuté by nemělo zůstat ani Maďarsko, Španělsko, Francie a Itálie.[41]

Graf č. 2 Dovozní teritoria automobilového průmyslu v roce 2015



Zdroj: MPO: *Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2015.*

1.3.1 Postavení českého automobilového průmyslu ve světě

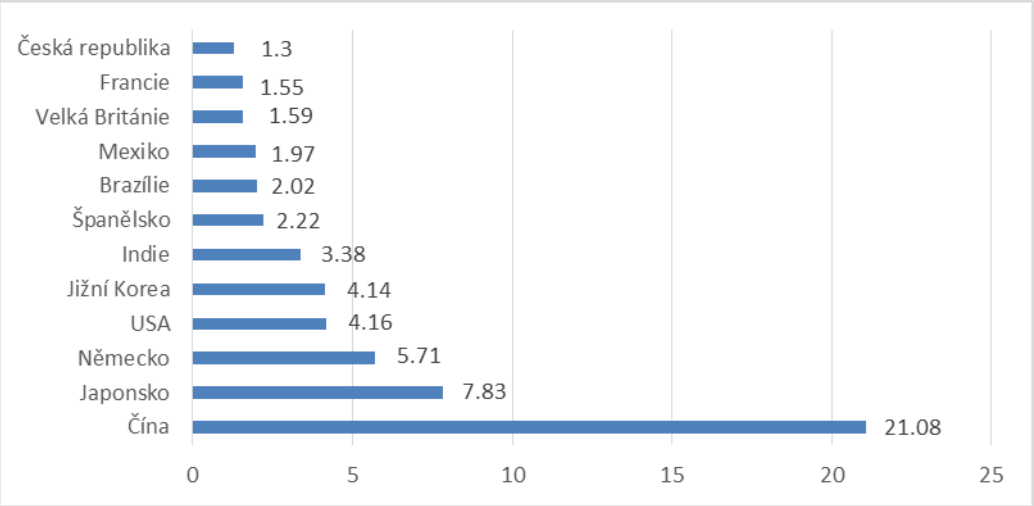
Česká republika, vzhledem ke své velikosti, si vede na světovém trhu velmi dobře. V produkci osobních automobilů se v roce 2015 umístila na 12. místě v celosvětovém žebříčku. Globální produkce v roce 2015 zaznamenala růst o 21,2 % oproti roku 2014. První příčku s největší produkcí si drží Čína, která ve zmíněném roce vyprodukovala 21 milionů vozidel.[42] Dá se na to také pohlížet z jiného statistického pohledu. Při přepočítání počtu vyrobených vozidel na 1000 obyvatel se Česká republika řadí na druhé místo ve světě hned za Slovensko, které přebralo vedoucí pozici.[43]

[41] MPO: *Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2015,* 2016, [on-line], cit. 14.3.2017

[42] STATISTA: *Passenger car production in selected countries in 2015, by country (in million units),* [on-line], cit. 20.3.2017

[43] LIPTÁKOVÁ, J., *Slovakia still tops in per capita car production*, The Slovak Spectator, 2015, Vol. 3

Graf č. 3 Produkce osobních automobilů podle zemí v roce 2015 (v milionech kusů)



Zdroj: STATISTA, *Passenger car production in selected countries in 2015*

2. Praktická část

Praktická část práce se zabývá analýzou vývoje automobilového průmyslu v České republice mezi lety 2000 – 2015. Pro lepší přehlednost je rozdělena do tří kapitol podle časových etap během zkoumaného období. Každá z těchto tří kapitol obsahuje analýzu vývoje celkové produkce automobilového průmyslu, podle klasifikace ekonomických činností se tedy jedná o produkci vytvořenou oddílem CZ-NACE 29 „Výroba motorových vozidel (kromě motocyklů), přívěsů a návěsů“. Dále je součástí každé kapitoly podíl tohoto průmyslu na exportu České republiky a jeho vliv na obchodní bilanci země, analýza tržeb v oddílu CZ-NACE 29 a podíl na tvorbě hrubého domácího produktu. Kapitoly praktické části zahrnují i vývoj zaměstnanosti a průměrných mezd v tomto oddílu. V závěru všech tří kapitol se práce zaměřuje na vyhodnocení jednotlivých časových etap.

Cíl této části práce je zhodnotit automobilový průmysl, jeho vývoj a podíl na daných makroekonomických veličinách.

2.1 Český automobilový průmysl mezi lety 2000 – 2005

V této kapitole se práce zaměřuje na časové období mezi lety 2000 a 2005, ve které zkoumá vývoj a podíl automobilového průmyslu na výše zmíněných makroekonomických veličinách.

2.1.1 Vývoj celkové produkce automobilového průmyslu v ČR

Data, která jsou použita v této podkapitole, pochází ze statistik OECD (The Orgranisation for Economic Co-operation and Development)[44], odpovídají produkci vytvořené oddílem CZ-NACE 29 a celkové produkci ekonomiky České republiky.

[44] OECD: *Statistics application - data and metadata for OECD countries and selected non-member economies*, [on-line], cit. 13.12.2016

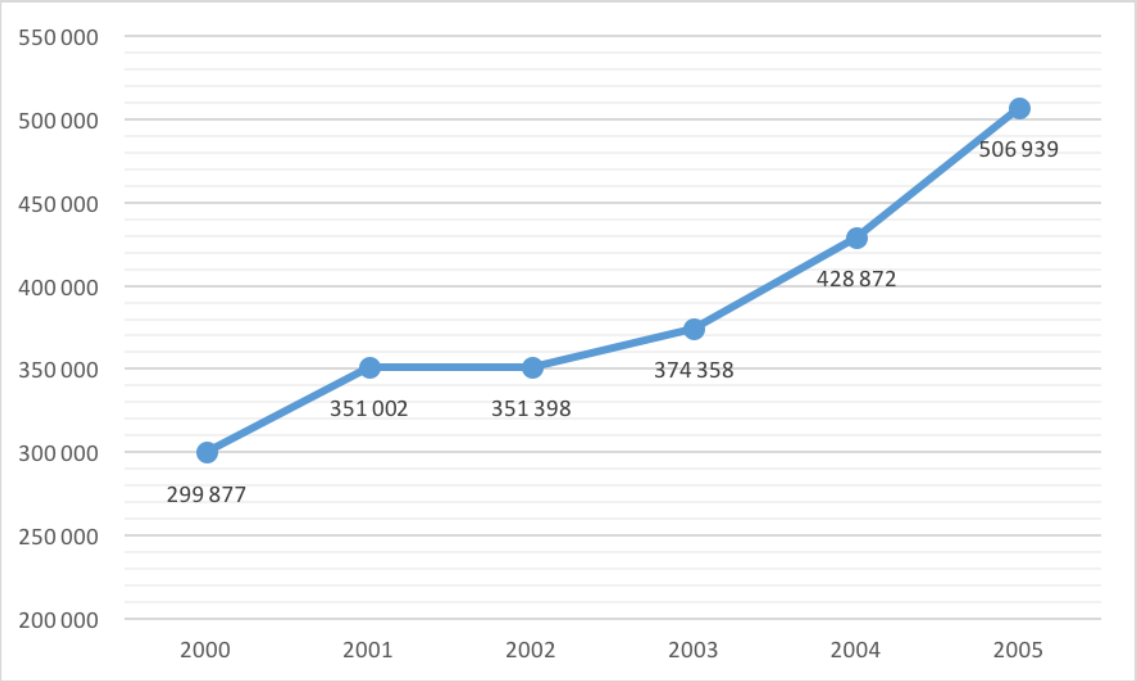
Vývoj produkce automobilového průmyslu, nebo CZ-NACE 29, v období mezi lety 2000 – 2005 znázorňuje graf č. 4. Ve sledovaném období můžeme pozorovat růstový trend v produkci. Nejnižších hodnot produkce nabývá v roce 2000. Po recesi, která probíhala mezi lety 1997 až 1999 a zasáhla nejen automobilový průmysl, ale i průmysl celkově, v roce 2000 nastává hospodářské oživení.[45] Toto oživení zapříčinilo rychlý nárůst produkce v roce 2001 o 17,04 % oproti roku 2000. Během roku 2002 se růst produkce prudce zpomalil, téměř zastavil, došlo pouze k 0,1% růstu. Tento zpomalený růst byl způsoben negativními vlivy, které na produkci působily. Jednalo se především o povodně, slabý růst v zemích nejvýznamnějšího exportu a kolísání kurzu koruny.[46] Situace se začala zlepšovat v následujícím roce, ve kterém růst produkce dosáhl 6,5 %. K výraznějšímu zrychlení růstu došlo v roce 2004, kdy výše zmíněné negativní vlivy zcela ustoupily a produkce vzrostla o 14,56 %. Největší růst v porovnání s předešlými roky nastal v posledním úseku sledovaného období, v roce 2005, ve kterém byl zaznamenán přírůstek produkce o 18,2 %. Za tímto nárůstem stálo především spuštění výroby v nové automobilce TPCA v Kolíně ke konci února a také rostoucí poptávka po voze Škoda Octavia, která se promítla do její zvýšené produkce v automobilce Škoda Auto a.s..[47]

[45] SPĚVÁČEK, V., *Transformace české ekonomiky: politické, ekonomické a sociální aspekty*, Praha: Linde, 2002. ISBN 80-86131-32-7

[46] MPO: *Panorama českého průmyslu 2002*, 2003, [on-line], cit. 10.2.2017

[47] MPO: *Analýza vývoje ekonomiky ČR a odvětví působnosti MPO za rok 2005*, 2006, [on-line], cit. 8.1.2017

Graf č. 4 Produkce CZ-NACE 29 v letech 2000 – 2005 (v milionech českých korun)



Zdroj: OECD: *Statistics application - data and metadata for OECD countries and selected non-member economies*

Tabulka č. 2 zobrazuje podíl produkce CZ-NACE 29 na produkci celé ekonomiky země, jinými slovy podíl na produkci všech sledovaných ekonomických činností, které jsou na území České republiky prováděny.

Z tabulky je patrné, že podíl na produkci neměl růstový charakter, jako tomu bylo u produkce samotné, ale v letech 2002 a 2003 se dokonce snižoval až na úroveň 5,84 % v roce 2003. Na snížení podílu CZ-NACE 29 na celkové produkci se podepsaly výše zmíněné negativní vlivy, které v těchto letech na průmysl působily. Od roku 2004 se podíl začal opět zvyšovat a nejvyšších hodnot dosáhl v roce 2005, kdy dosahoval téměř 7% podílu a to především díky spuštění nové výrobní továrny automobilky TPCA, což zvětšilo produkční kapacity oddílu CZ-NACE 29 jako celku.

Tabulka č. 2 Produkce České republiky a CZ-NACE 29 (v milionech českých korun), podíl CZ-NACE 29 na celkové produkci

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Celková produkce	5 295 529	5 752 764	5 944 170	6 402 789	7 035 158	7 474 608
Produkce CZ-NACE 29	299 877	351 002	351 398	374 358	428 872	506 939
Podíl CZ-NACE 29	**5,66%**	**6,10%**	**5,91%**	**5,84%**	**6,09%**	**6,78%**

Zdroj: OECD: *Statistics application - data and metadata for OECD countries and selected non-member economies*

2.1.2 Vývoj podílu automobilového průmyslu na exportu

Zdrojem dat v této podkapitole je Český statistický úřad, konkrétněji jeho aplikace pro zahraniční obchod České republiky označována jako Databáze zahraničního obchodu v přeshraničním pojetí. Tato databáze třídí zboží podle harmonizovaného systému, kombinované nomenklatury a klasifikace SITC (Standard International Trade Classification).

Pro co nejpřesnější vystižení zahraničního obchodu CZ-NACE 29 práce používá klasifikaci SITC 4, která zboží rozděluje do skupin a označuje jej čtyřmístným kódem. Zboží, jež je zahrnuto v datech, které práce obsahuje, se v této klasifikaci nalézá pod kódem začínajícím číslem 78. Tato kategorie však zahrnuje i zboží, které do oddílu CZ-NACE 29 nespadá a data s tím související nejsou v práci zahrnuta. Jedná se o motocykly, jízdní kola a vozíky pro invalidy, které spadají do oddílu CZ-NACE 30 „Výroba ostatních dopravních prostředků a zařízení".

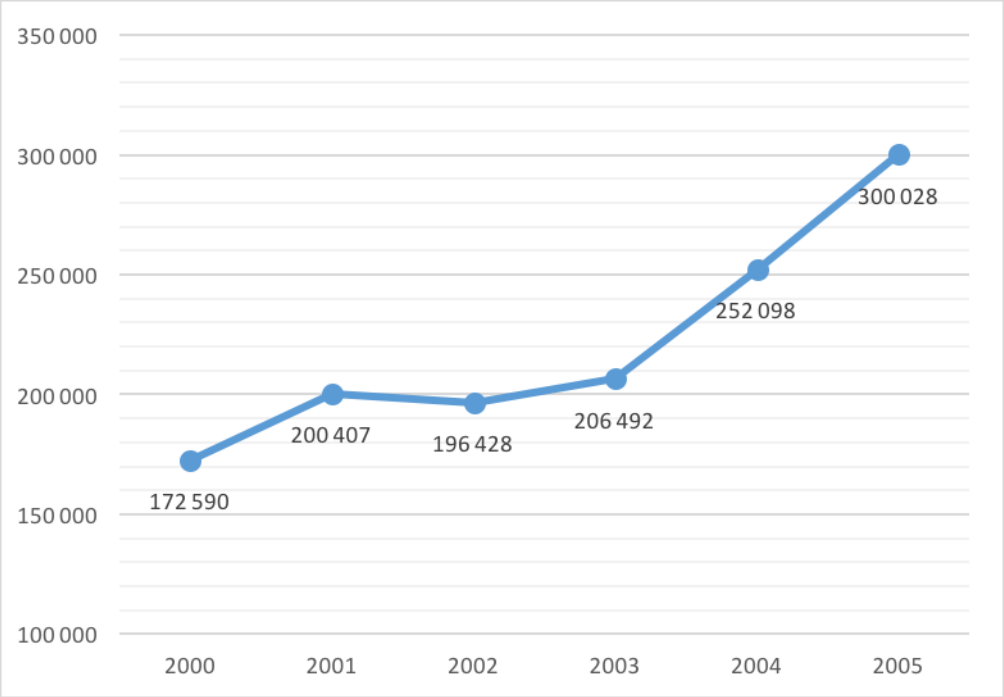
Graf č. 5 zobrazuje vývoz oddílu CZ-NACE 29 mezi lety 2000 a 2005 v tisících korun. Téměř v celém období můžeme sledovat růstový trend vývozu, kromě roku 2002, kdy došlo k mírnému poklesu vývozu s porovnáním s předešlým rokem. Za tímto poklesem stojí celosvětové zpomalení hospodářského růstu, který se podepsal na zahraničním obchodu. Toto zpomalení hospodářského růstu odhalilo silnou závislost českého exportu (především do EU) na hospodářském cyklu a měnovém kurzu.[48]

[48] MPO: *Panorama českého průmyslu 2002*, 2003, [on-line], cit. 10.2.2017

Snížení vývozu v roce 2002 nepostihlo pouze automobilový průmysl, ale jak je patrné z grafu č. 6 se toto snížení týkalo exportu celé České republiky.

Od roku 2003 vývoz navazuje na svůj předešlý růstový trend. V oddílu CZ-NACE 29 došlo v roce 2004, díky vstupu České republiky do Evropské Unie, k největšímu růstu vývozu ve sledovaném období a to o celých 22 %. Rok 2005 zaznamenal růst o 19 %, za kterým stojí spuštění již zmíněné automobilky TPCA, která společně s automobilkou Škoda Auto a.s., v tomto roce vyvezla do zahraničí více než 80 % svojí produkce.[49]

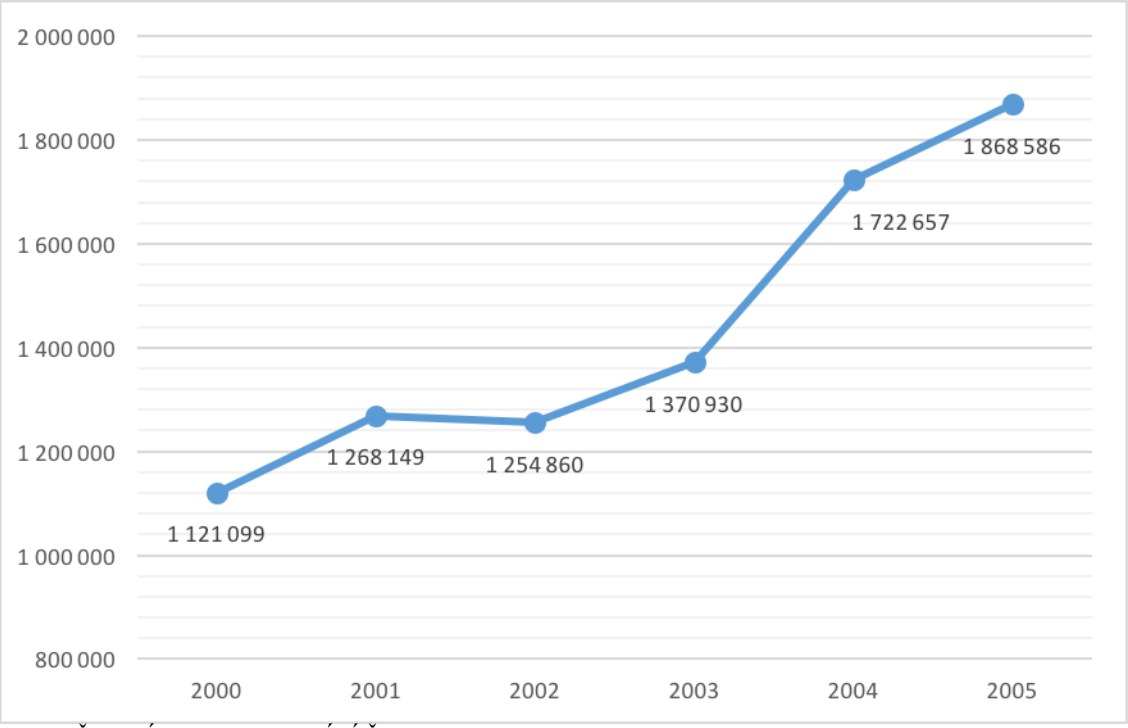
Graf č. 5 Vývoz CZ-NACE 29 mezi lety 2000 – 2005 (v milionech českých korun)



Zdroj: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Databáze zahraničního obchodu v přeshraničním pojetí*

[49] MPO: *Panorama zpracovatelského průmyslu a souvisejících služeb ČR 2005,* 2006, [on-line], cit. 10.2.2017

Graf č. 6 Celkový vývoz ČR mezi lety 2000 – 2005 (v milionech českých korun)



Zdroj: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Databáze zahraničního obchodu v přeshraničním pojetí*

V tabulce č. 3 jsou obsažena data celkového vývozu České republiky, vývozu oddílu CZ-NACE 29 a jeho procentuální podíl na celkovém vývozu. Z tabulky je patrné, že podíl oddílu CZ-NACE 29 na celkovém vývozu ve sledovaném období nemá růstový trend jako vývoz samotný, ale spíše kolísavý. Stabilně se udržuje nad 6 % a nejvyšších hodnot dosáhl v roce 2004 po vstupu České republiky do EU, kdy se prudce zvýšil vývoz osobních automobilů do členských zemí a dosáhl podílu 6,83 %. Očekávání, že v roce 2005 se tento podíl ještě zvýší díky navýšení výrobních kapacit, se nenaplnilo i přesto že došlo ke zvýšení vývozu tohoto oddílu, protože se zároveň zvýšil vývoz i u ostatních zbožových struktur.[50]

[50] CZECHTRADE: *Hlavní vývojové trendy zahraničního obchodu České republiky v roce 2005*, 2006, [on-line], cit. 20.3.2017

Tabulka č. 3 Vývoz České republiky a CZ-NACE 29 (v milionech českých korun), podíl CZ-NACE 29 na celkovém vývozu

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Celkem	1 121 099	1 268 149	1 254 860	1 370 930	1 722 657	1 868 586
CZ-NACE 29	172 590	200 407	196 428	206 492	252 098	300 028
Podíl CZ-NACE29	**15,39%**	**15,8%**	**15,65%**	**15,06%**	**14,69%**	**16,05%**

Zdroj: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Databáze zahraničního obchodu v přeshraničním pojetí*

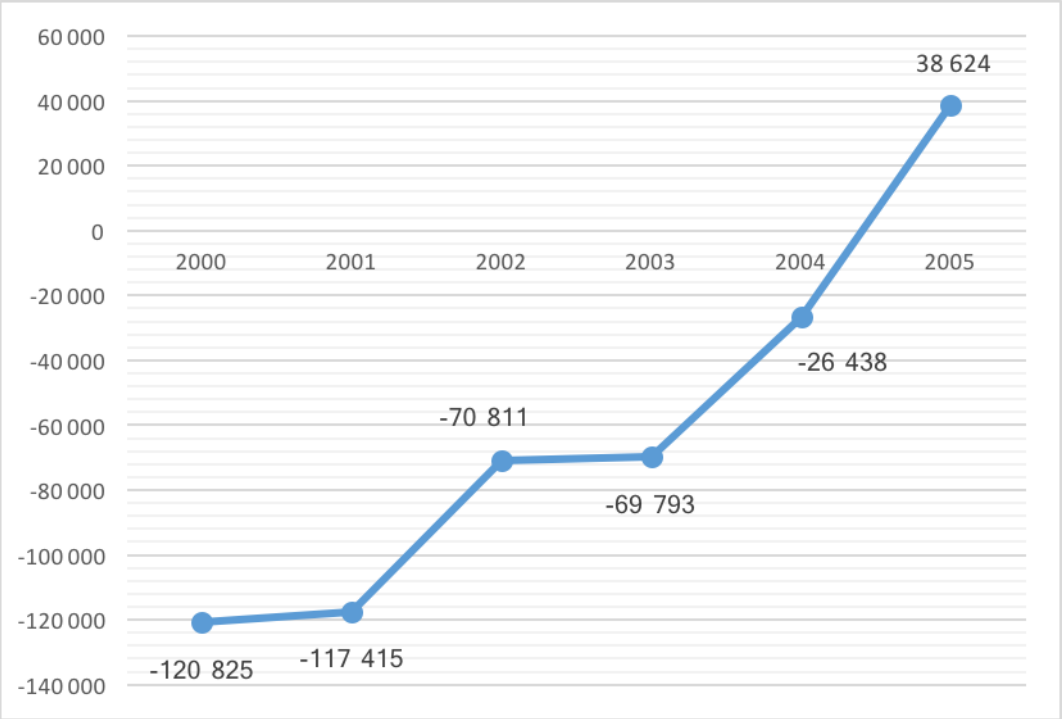
2.1.3 Vliv na obchodní bilanci země

Tato podkapitola zabývající se vlivem vývozu oddílu CZ-NACE 29 na obchodní bilanci země vychází z dat Českého statistického úřadu. Ke zjištění těchto dat byla použita stejná aplikace pro zahraniční obchod ČR, jako tomu je v předchozí podkapitole. Data rovněž vycházejí z klasifikace SITC 4, jež jsou označeny čtyřmístným kódem začínajícím číslem 78 a také jsou očištěna od dat za zboží, které do oddílu CZ-NACE 29 nespadají.

Graf č. 7 obsahuje vývoj obchodní bilance České republiky mezi lety 2000 až 2005. Je z něj patrné, že saldo obchodní bilance od začátku milénia rostlo, i když během prvních 4 let nabývalo záporných hodnot. V roce 2005 se obchodní bilance poprvé vymanila ze záporných čísel a dostala se na hodnotu převyšující 38,5 miliardy korun. Jedním z faktorů, který se nejvíce zasloužil o kladné saldo obchodní bilance, byl příznivě se vyvíjející obchod se zeměmi s vyspělou ekonomikou, u nichž se kladné saldo obchodní bilance meziročně zvýšilo o 72,5 miliard korun, a to především díky vstupu do EU. Dále se také dobře vyvíjel obchod s evropskými zeměmi s přechodovou ekonomikou, u kterých Česká republika zaznamenala kladné saldo ve výši 31,4 miliardy korun. Dokonce i s rozvojovými zeměmi došlo k mírnému zlepšení, i když saldo obchodní bilanci u nich zůstalo stále záporné.[51]

[51] CZECHTRADE: *Hlavní vývojové trendy zahraničního obchodu České republiky v roce 2005*, 2006, [on-line], cit. 20.3.2017

Graf č. 7 Obchodní bilance ČR mezi lety 2000 – 2005 (v milionech českých korun)



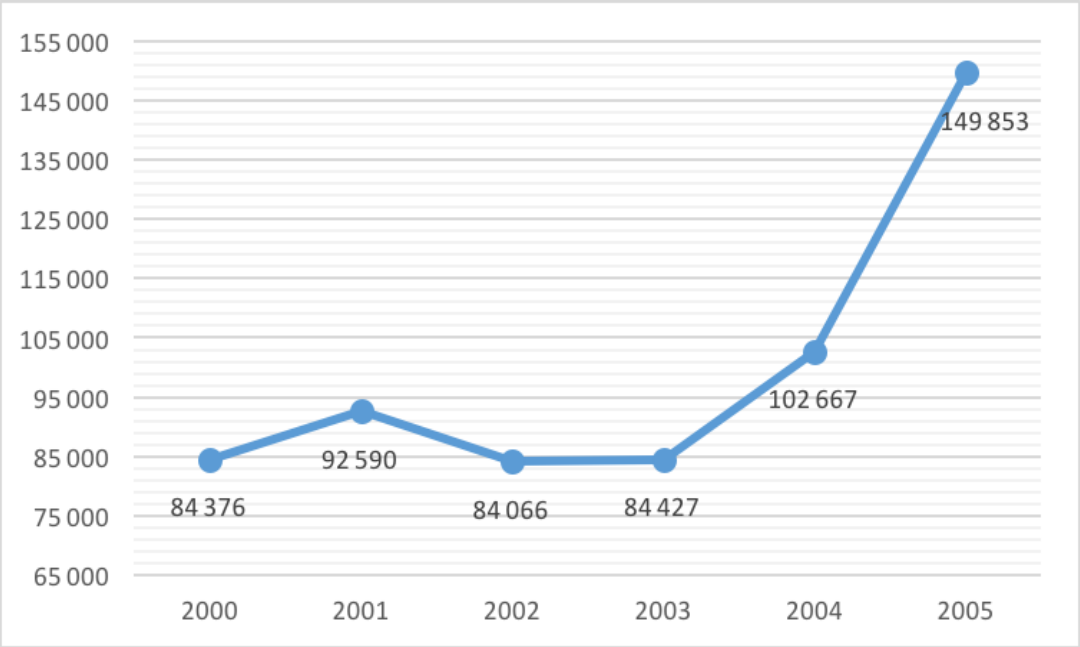
Zdroj: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Databáze zahraničního obchodu v přeshraničním pojetí*

Na grafu č. 8 je zobrazen vývoj obchodní bilance oddílu CZ-NACE 29. Na rozdíl od obchodní bilance ČR se tento oddíl pohyboval v kladných hodnotách salda obchodní bilance již od počátku milénia a udržoval si růstový trend s výjimkou roku 2002, ve kterém došlo k poklesu tohoto salda o více než 8 miliard korun. Toto snížení bylo zapříčiněno výše zmíněným poklesem celosvětového hospodářského růstu, který se odrazil na vývozu České Republiky do zahraničí. Po roce 2002 obchodní bilance opět získává svůj růstový charakter a to především v roce 2004 po vstupu České Republiky do EU, kdy došlo k nezvykle velkému navýšení kladného salda u silničních vozidel o 25,3 miliardy korun.[52] Nejvyšší hodnoty ve sledovaném období nabyla obchodní bilance CZ-NACE 29 v roce 2005, kdy došlo k meziročnímu růstu o více než 47 miliard korun. Nejvíce se na tomto zlepšení podílel vývoz osobních automobilů, který z více než 90 % směřoval do států EU.[53]

[52] ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD: *Zahraniční obchod České republiky v prvním roce členství v Evropské unii*, 2005, [on-line], cit. 22.3.2017

[53] SEMANOVÁ, J., *Zahraniční obchod České republiky se silničními vozidly*. Český statistický úřad, 2005, Archív

Graf č. 8 Obchodní bilance CZ-NACE 29 mezi lety 2000 – 2005 (v milionech českých korun)



Zdroj: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Databáze zahraničního obchodu v přeshraničním pojetí*

Pro lepší orientaci práce obsahuje tabulku č. 4, v níž jsou uvedena data, která odhalují podíly některých skupin zboží, jenž se podílejí na tvorbě obchodní bilance CZ-NACE 29.

Z tabulky je patrné, že největší zásluhu na kladném saldu obchodní bilance mají motorová vozidla k dopravě osob, které stabilně udržují vysoké plusové hodnoty a až na roky 2002 a 2003 si udržují rostoucí trend. Opomenuty by neměly zůstat ani ostatní díly a příslušenství motorových vozidel, jenž v celém sledovaném období dosahovaly kladných čísel a bez výjimky udržovaly stabilní růst.

Na opačné straně jsou motorová vozidla k dopravě zboží a silniční traktory a návěsy, které mají saldo obchodní bilance záporné a až na výjimky v roce 2002 a 2003 u silničních traktorů, návěsů záporné saldo každým rokem rostlo.

Tabulka č. 4 Saldo obchodní bilance jednotlivých skupin oddílu CZ-NACE 29 (v milionech českých korun)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Motorová vozidla k dopravě osob	69 825	82 769	68 517	59 430	64 583	107 597
Motorová vozidla k dopravě zboží	-1 085	-5 591	-7 887	-9 102	-10 949	-8 892
Silniční traktory, návěsy	-6 004	-6 410	-6 367	-4 616	-7 566	-7 428
Ostatní díly a příslušenství mot. vozidel	15 612	18 230	27 097	37 596	53 219	53 563
Karoserie (vč. Kabin) motorových vozidel	3 779	3 156	1 933	50	1 959	2 651

Zdroj: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Databáze zahraničního obchodu v přeshraničním pojetí*

Na závěr je vhodné podotknout, že v období mezi lety 2000 – 2005 měl oddíl CZ-NACE 29 pozitivní vliv na obchodní bilanci země, i když ne všechny jeho části vykazovaly kladné hodnoty ve svém saldu obchodní bilance.

2.1.4 Vývoj tržeb výrobců v oddílu „Výroba motorových vozidel (kromě motocyklů), přívěsů a návěsů"

Tato podkapitola se zabývá vývojem tržeb v oddílu „Výroba motorových vozidel (kromě motocyklů), přívěsů a návěsů" mezi lety 2000 a 2005.

Vychází z dat Českého statistického úřadu. Konkrétně z časových řad v oddělení průmyslu a energetiky. Práce používá data, které odpovídají celkovým tržbám v oddílu CZ-NACE 29, čili součtu tržeb z přímého vývozu a domácích tržeb v běžných cenách.[54] Pro lepší orientaci ve vývoji tržeb v daném oddílu je použit bazický index, ve kterém 100% tržbám odpovídá rok 2010.

Graf č. 9 zobrazuje vývoj tržeb v CZ-NACE 29 v období mezi lety 2000 – 2005 na základě bazického indexu. Hodnotě 100% na grafu odpovídají tržby z roku 2010, tento rok slouží jako bazický bod.

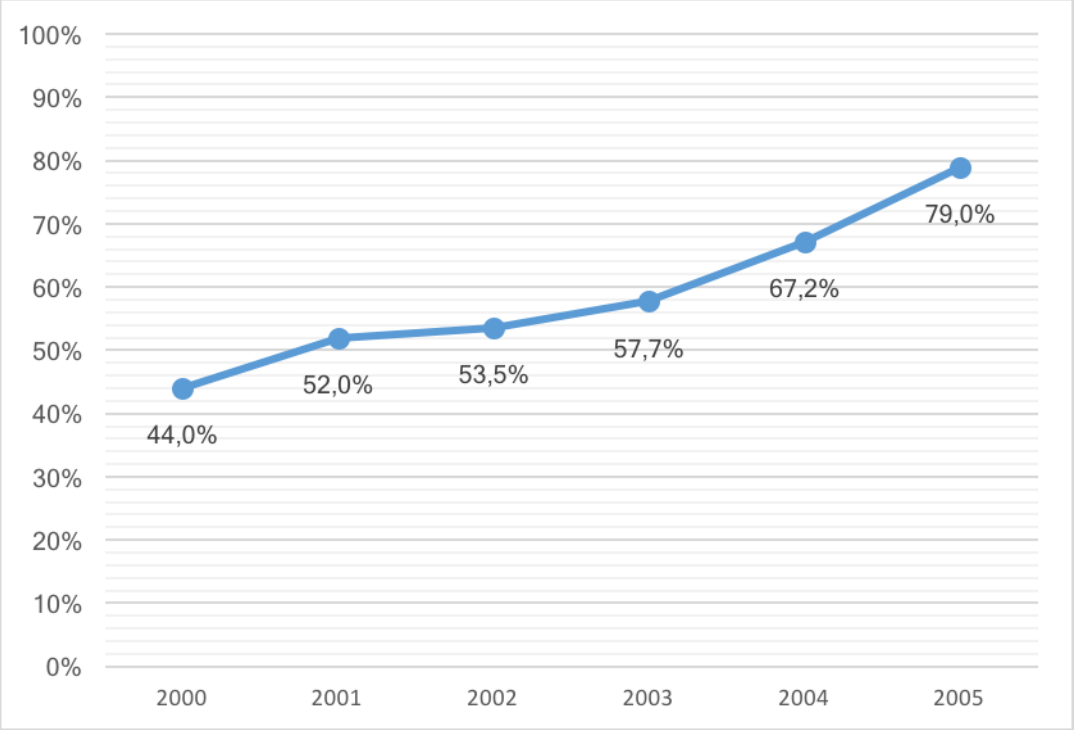
Ve sledovaném období lze pozorovat rostoucí vývoj. V roce 2000 tržby dosahovaly 44% tržeb z roku 2010 a hned následující rok překročily hranici 50%. Tempo růstu se mírně zbrzdilo v roce 2002, kdy došlo k již zmíněnému zpomalení celosvětového hospodářského růstu, ale v následujícím roce se opět zrychlilo

[54] ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD: Tržby z průmyslové činnosti, volitelné parametry, [on-line], cit. 14.12.2016

a k největšímu růstu došlo v roce 2005, kdy se index oproti předešlému roku zvýšil o více než 10 %.

Tyto ukazatele odrážejí úspěšnost celého odvětví. Tržby ve sledovaném období nerostly jen díky zvyšování cen, ale především z důvodu vnitřních opatření firem na snížení nákladů, zvyšování kvality a spolehlivosti výrobků. Největší podíl na těchto tržbách měla v letech 2000 – 2002 výroba dvoustopých motorových vozidel, kterou rychlým tempem doháněla výroba dílů a příslušenství. To se jí podařilo v roce 2003 hlavně díky investicím do výstavby a rozšiřování výrobních kapacit pro výrobu dílů a příslušenství. Po zbytek sledovaného období si výroba dílů a příslušenství udržela největší podíl na tvorbě tržeb v tomto oddílu.[55,56,57,58,59,60]

Graf č. 9 Vývoj tržeb v oddílu CZ-NACE 29 mezi lety 2000 – 2005



Zdroj: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Veřejná databáze – Tržby z průmyslové činnosti*

[55] MPO: *Panorama českého průmyslu 2000*, 2001, [on-line], cit. 10.2.2017
[56] MPO: *Panorama českého průmyslu 2001*, 2002, [on-line], cit. 10.2.2017
[57] MPO: *Panorama českého průmyslu 2002,* 2003, [on-line], cit. 10.2.2017
[58] MPO: *Panorama českého průmyslu 2003,* 2003, [on-line], cit. 11.2.2017
[59] MPO: *Panorama českého průmyslu 2004*, 2006, [on-line], cit. 11.2.2017
[60] MPO: *Panorama zpracovatelského průmyslu a souvisejících služeb ČR 2005,* 2006, [on-line], cit. 10.2.2017

2.1.5 Vývoj podílu automobilového průmyslu na HDP

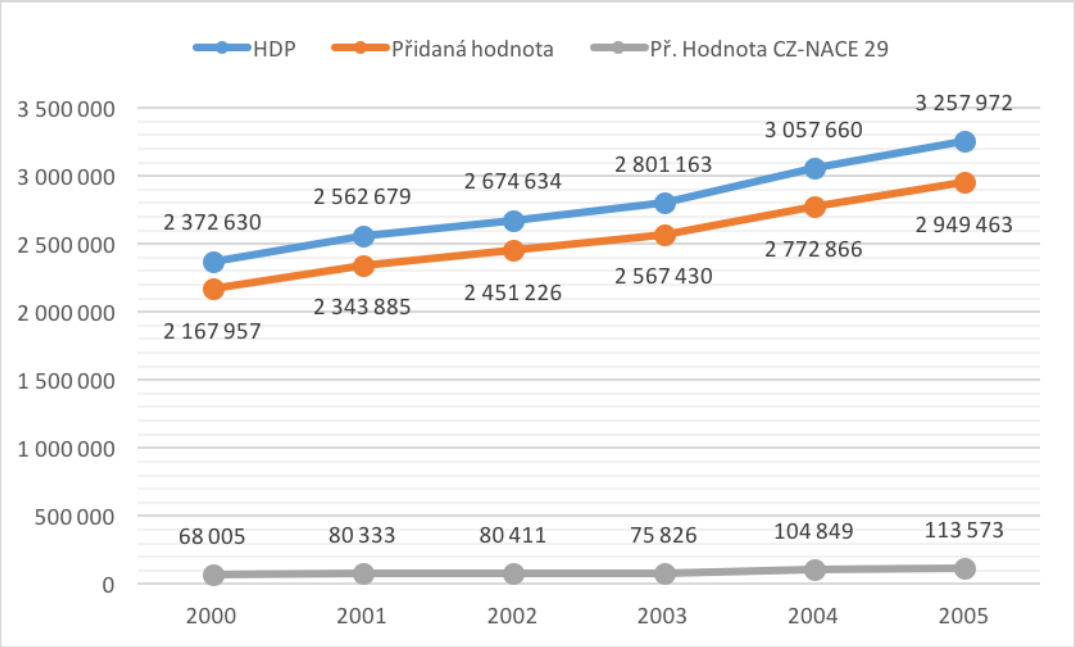
V této podkapitole se práce zabývá podílem automobilového průmyslu, přesněji CZ-NACE 29, na vývoji HDP a hrubé přidané hodnoty. Data vztahující se k HDP a hrubé přidané hodnotě jsou čerpána z Českého statistického úřadu a byla vypočítána výrobní metodou v běžných cenách. Zdrojem dat týkajících se přidané hodnoty oddílu CZ-NACE 29 jsou statistiky OECD. Data jsou ve statistikách označena kódem D29: Motor vehicles, trailers and semi-trailers a přesně odpovídají oddílu CZ-NACE 29.

V grafu č. 10 jsou zobrazeny křivky vývoje hrubého domácího produktu, hrubé přidané hodnoty, která je oproti HDP očištěna od daně z produktu a dotace na produkt a poslední křivka znázorňuje vývoj přidané hodnoty oddílu CZ-NACE 29 v běžných cenách, jako tomu je u prvních dvou křivek.

U přidané hodnoty, tím pádem i u hrubého domácího produktu lze pozorovat růstový trend, který se udržuje po celé sledované období. V roce 2001 hrubý domácí produktu reálně vzrostl o 3,5 % oproti roku 2000 a očekávalo se, že v následujícím roce se tento růst ještě zrychlí. K tomu nakonec nedošlo a růst se naopak zpomalil. HDP v roce 2002 reálně vzrostlo pouze o 2 %. Za tímto poklesem růstu stálo především ochlazení globálního hospodářství, silný růst koruny a také rozsáhlé povodně, které zasáhly velkou část území České republiky. V roce 2003 reálný meziroční růst dosáhl 2,9 %, což bylo velmi pozitivní vzhledem k tomu, že během tohoto roku ještě nedošlo k výraznějšímu oživení globálního hospodářství. V dalším roce již došlo 4% růstu HDP, toto tempo růstu bylo největší za posledních 8 let. Zrychlení tempa růstu bylo zapříčiněno především zvýšenými výdaji na investice a zahraničním obchodem, ve kterém růst vývozu předstihl dovoz.[61,62,63] Nejvyššího růstu v historii České republiky dosáhlo HDP v roce 2005, kdy reálně vzrostlo o 6 %. Hlavním zdrojem tohoto růstu byl jako v předchozím roce zahraniční obchod, který dosahoval stále vyšších hodnot ve vývozu než v dovozu. Tímto se Česká republika zařadila mezi nejrychleji rostoucí ekonomiky v rámci Evropské Unie.

[61] MPO: *Analýza vývoje ekonomiky ČR a odvětví působnosti MPO za rok 2002*, 2006, [on-line], cit. 5.1.2017
[62] MPO: *Analýza vývoje ekonomiky ČR a odvětví působnosti MPO za rok 2003*, 2006, [on-line], cit. 6.1.2017
[63] MPO: *Analýza vývoje ekonomiky ČR a odvětví působnosti MPO za rok 2004*, 2006, [on-line], cit. 6.1.2017

Graf č. 10 Vývoj HDP, hrubé přidané hodnoty ČR a hrubé přidané hodnoty CZ-NACE 29 mezi lety 2000 – 2005 (v milionech českých korun)



Zdroj: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Databáze národních účtů;*OECD: *Statistics application – data and metadata for OECD countries and selected non-member economies*

Co se týče přidané hodnoty v oddílu CZ-NACE 29, tak její vývoj ve sledovaném období nebyl pouze rostoucí, ale v roce 2003 došlo i ke snížení nejen růstu, ale i přidané hodnoty jako takové v porovnání s rokem 2002. Důvodem tohoto snížení přidané hodnoty byl pokles poptávky na domácím trhu. To se změnilo v roce 2004, kdy přidaná hodnota z CZ-NACE 29 dosáhla nejvyššího růstu v tomto období a to o téměř 30 miliard korun. Rok 2005 navázal na růst přidané hodnoty i když s menší dynamikou než tomu bylo v předešlém roce.

Při zkoumání otázky zda má HDP vliv na velikost vývozu automobilového průmyslu se v tomto období nedá s jistotou určit zda měl růst HDP pozitivní vliv na vývoj vývozu automobilového průmyslu, jelikož růst HDP měl stabilnější vývoj na rozdíl od vývoje vývozu CZ-NACE 29, který zaznamenal zpomalení a v roce 2002 i snížení vývozu. Podobný vývoj byl také vysledován na Slovensku a Maďarsku.[64] S jistotou se dá pouze konstatovat, že nárůst vývozu tohoto oddílu měl pozitivní vliv na tvorbu HDP. Graf s porovnáním obou ukazatelů je uveden v příloze č. 7.

64 TIRPAK, M., "*The automobile industry in Central Europe*", 2006, European Competitiveness Report 2006

Tabulka č. 5 obsahuje data za hrubou přidanou hodnotu, přidanou hodnotu v CZ-NACE 29 a podíl tohoto oddílu na celkové přidané hodnotě. Nejnižších hodnot podíl nabývá v roce 2003 a naopak nejvyšších v roce 2005, kdy se plně projevil vstup České republiky do EU a s tím související nárust vývozu tohoto oddílu. Tuto tendenci můžeme sledovat již v roce 2004, ve kterém došlo ke vstupu do EU a je zde patrný nárůst podílu téměř o celé procento na celkové hrubé přidané hodnotě České republiky.

Tabulka č. 5 Hrubá přidaná hodnota ČR a hrubá přidaná hodnota oddílu CZ-NACE 29 (v milionech českých korun), podíl CZ-NACE 29 na celkové přidané hodnotě

	Hrubá přidaná hodnota	Přidaná hodnota v CZ-NACE 29	Podíl CZ-NACE 29 na přid. hodnotě
2000	216 795 7	68 005	3,14%
2001	234 388 5	80 333	3,43%
2002	245 122 6	80 411	3,30%
2003	256 743 0	75 826	2,96%
2004	277 286 6	104 849	3,80%
2005	294 946 3	113 573	3,90%

Zdroj: OECD: *Statistics application - data and metadata for OECD countries and selected non-member economies*

2.1.6 Vývoj zaměstnanosti a mezd v automobilovém průmyslu

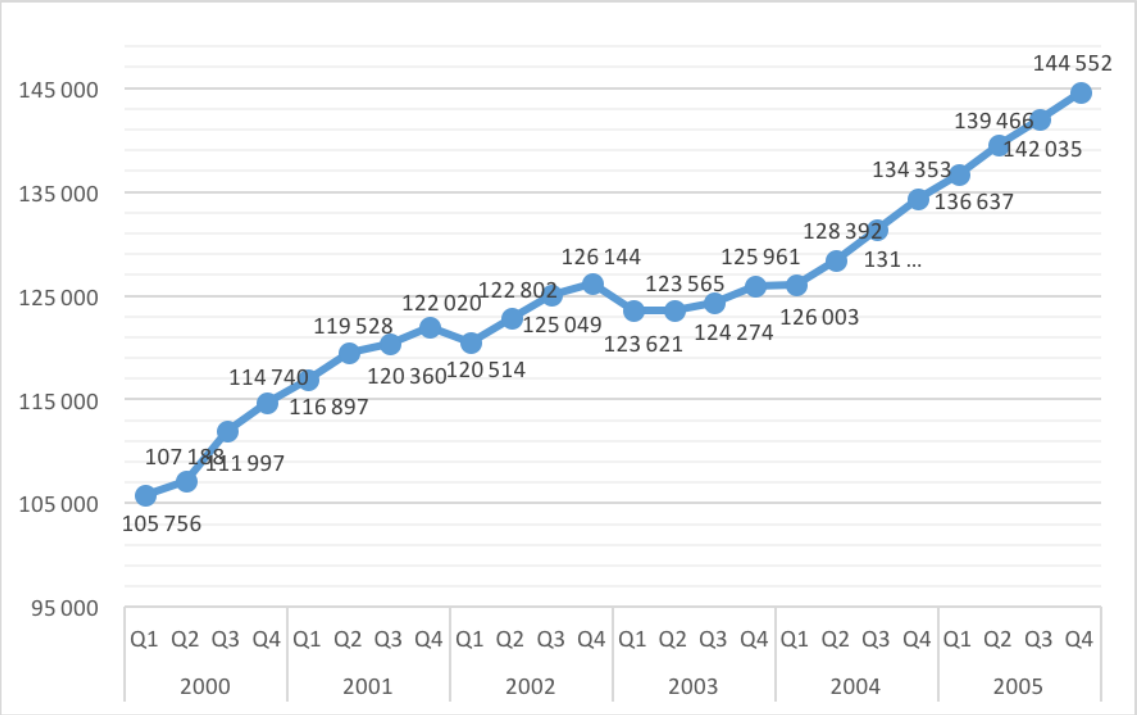
V této podkapitole se práce zaměřuje na vývoj zaměstnanosti a průměrných hrubých mezd v oddílu CZ-NACE 29 od roku 2000 do roku 2005. Vychází z dat Českého statistického úřadu, které jsou v jednotlivých letech rozděleny do kvartálů jak u zaměstnanosti, tak i u mezd.

Graf č. 11 vyobrazuje vývoj počtu zaměstnanců v oddílu CZ-NACE 29 během sledovaného období. Je z něj patrné, že se počet zaměstnanců až na některé kvartály neustále zvyšoval. Mírný pokles počtu zaměstnanců můžeme pozorovat ve druhém kvartálu roku 2002, kdy došlo k již zmíněnému ochlazení globálního hospodářství. V roce 2004 a 2005 byl zaznamenán nárůst počtu zaměstnanců ve všech kategoriích podniků, ale k nejvýznamnějšímu nárůstu zaměstnanců došlo u podniků, které

již zaměstnávaly nad 250 zaměstnanců.[65] Během sledovaných 6 let došlo k nárůstu počtu zaměstnanců o téměř 40 000, což činí nárůst o více než 36 %. Zvyšující se počet zaměstnanců odráží růst celého oddílu a podtrhává jeho vedoucí pozici v celém zpracovatelském průmyslu.[66]

Co se týče profesní struktury zaměstnanců v automobilovém průmyslu, tak největší podíl v tomto odvětví mají řemeslníci, nástrojáři a mechanici, kteří tvořili více než 30% podíl zaměstnanců. Druhou nejpočetnější skupinu zaměstnanců tvořili technici, kteří měli podíl na zaměstnanosti v tomto odvětví více než 20 %. A třetí nejpočetnější skupinou byli zaměstnanci obsluhující stroje, ti tvořili zhruba 18% podíl.[67]

Graf č. 11 Vývoj počtu zaměstnanců v oddílu CZ-NACE 29 mezi lety 2000 – 2005



Zdroj: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Průmysl, energetika – časové řady*

Veškerá kvartální data týkající se vývoje počtu zaměstnanců jsou také přepočítaná na roční a uvedena v příloze č. 1.

[65] MPO: *Panorama zpracovatelského průmyslu a souvisejících služeb ČR 2005,* 2006, [on-line], cit. 10.2.2017

[66] MPO: *Panorama českého průmyslu 2002,* 2003, [on-line], cit. 10.2.2017

[67] CZESANÁ, V., *Profil sektoru: „Strojírenství a automobilový průmysl": Pilotní informační produkt pro potřeby sektorových rad*, Národní vzdělávací fond, 2012

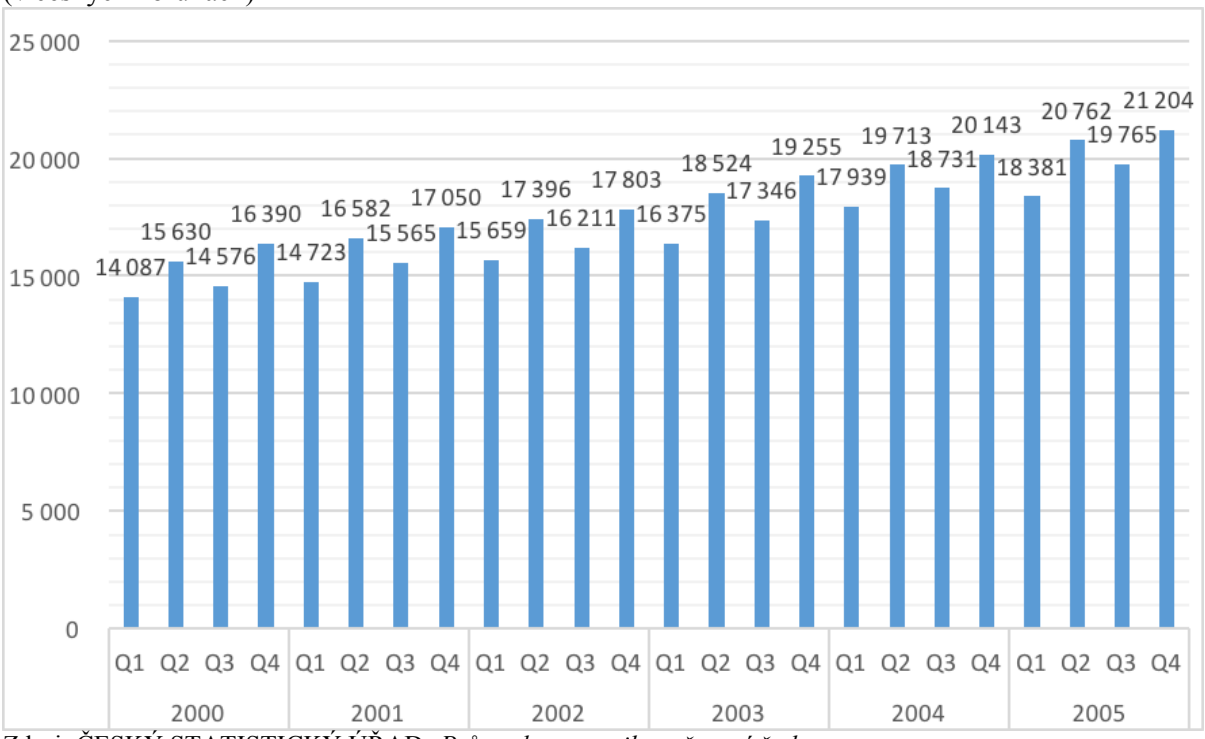
Druhá polovina této podkapitoly, se věnuju vývoji průměrných hrubých mezd v oddílu CZ-NACE 29. Stejně jako tomu bylo u zaměstanosti, práce u vývoje mezd používá ve sledovaném období kvartální data.

Na grafu č. 12 můžeme pozorovat vývoj průměrných mezd. Nejnižších hodnot mzdy dosahovaly na začátku milénia, kdy průměrná měsíční mzda lehce přesahovalo hodnotu 14 000 korun a nejvyšších hodnot naopak dosáhla ve čtvrtém kvartálu roku 2005, kdy dosahovalo více než 21 000 korun za měsíc. Při bližším pohledu zjistíme, že v každém roce v průběhu sledovaného období dosahovaly mzdy vyšších hodnot ve druhém a čtvrtém kvartálu a naopak nejnižších v kvartálu prvním a třetím. Nejvyšší hodnoty mezd ve čtvrtém kvartálu každého roku jsou důsledkem prémií, které bývají na konci roku vypláceny a jsou zároveň započítávány do průměrné mzdy.

Za růstem průměrných hrubých mezd stojí rychlejší růst tržeb, mírna stagnace zaměstnanosti, ale především vysoký růst produktivity práce, který dokonce předstihl zvýšení reálných mezd. Například v roce 2005 produktivita práce v oddílu CZ-NACE 29 vzrostla o 14,4 %, což je v porovnání s ostatními oddíly ve zpracovatelském průmysl velmi vysoký růst.[68]

[68] MPO: *Analýza vývoje ekonomiky ČR a odvětví působnosti MPO za rok 2005*, 2006, [on-line], cit. 8.1.2017

Graf č. 12 Vývoj průměrných hrubých mezd zaměstnanců CZ-NACE 29 mezi lety 2000 – 2005 (v českých korunách)



Zdroj: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Průmysl, energetika – časové řady*

Veškerá kvartální data týkající se průměrných hrubých mezd jsou také přepočítaná na roční a uvedena v č. 4.

2.1.7 Vyhodnocení období 2000 – 2005

Ve sledovaném období se automobilový průmysl vyvíjel velmi pozitivně. Ve všech sledovaných kategoriích zaznamenával růstové trendy, které odrážely celkový rozvoj tohoto odvětví mezi lety 2000 – 2005.

Nejvýznamnějšího růstu dosáhla produkce automobilového průmyslu, která se mezi lety 2000 – 2005 zvýšila o více než 200 miliard korun a její růstový trend byl tedy ze všech sledovaných kategorií nejrychlejší. Růst zaznamenal i vývoz automobilového průmyslu. I přes jeho nízké snížení v roce 2002 došlo k celkovému růstu ve sledovaném období o téměř 130 miliard korun. Největšího růstu dosáhl vývoz po vstupu České republiky do EU v roce 2004. I obchodní bilance oddílu CZ-NACE 29 se v tomto období držela v kladných hodnotách, čímž pozitivně přispívala k celkové obchodní bilanci České republiky.

Tržby v automobilovém průmyslu také zaznamenávaly od počátku milénia rychlý nárůst a v roce 2005 dosahovaly 79 % tržeb z roku 2010, který byl stanoven jako bazický bod.

Přidaná hodnota oddílu CZ-NACE 29 nerostla tak rychlými tempy, jako ostatní kategorie a dokonce v roce 2003 zaznamenala pokles o téměř 5 miliard korun. Tento vývoj se změnil v roce 2004, kdy skokově vzrostla skoro o 30 miliard korun a v roce 2005 růstový trend ještě potvrdila, když dosáhla 3,9% podílu na celkové přidané hodnotě České republiky.

Pozitivně průběh měl i vývoj počtu zaměstnanců v tomto oddílu, který na konci roku 2005 dosahoval více než 144 tisíc lidí. Rostly i průměrné hrubé mzdy těchto zaměstnanců, které odrážely zvýšující se produktivitu práce a rostoucí tržby.

2.2 Český automobilový průmysl mezi lety 2006 – 2010

Tato kapitola se zabývá vývojem a podílem automobilového průmyslu na stejných makroekonomických veličinách jako tomu bylo v kapitole 2.1, ale v období mezi lety 2006 – 2010. Práce se zde pokouší zachytit automobilový průmysl v období před hospodářskou krizí a během ní.

2.2.1 Vývoj celkové produkce automobilového průmyslu

Na grafu č. 13 je zobrazen vývoj produkce oddílu CZ-NACE 29 v období mezi lety 2006 – 2007. V porovnání s předchozím zkoumaným obdobím, ve kterém měla produkce rostoucí vývoj, zde můžeme pozorovat vývoj téměř opačný. K růstu došlo pouze v letech 2007 a 2010, kdy produkce dosáhla nejvyšších hodnot.

S růstem produkce v roce 2006 a 2007 jsou spojeni především výrobci osobních vozidel Škoda Auto a.s. a TPCA, kteří navyšovali svoji výrobu a TPCA dokonce překročila svoji plánovanou produkční kapacitu v roce 2007. Dalším důležitým faktorem bylo oživení výroby nákladních automobilů, u kterých došlo v roce 2007 k růstu produkce o téměř 59 %. K růstu došlo i u výrobců autodílů a autopříslušenství,

ostatně jako v minulém sledovaném období, především díky přesouvání výroby ze západní do střední Evropy a nárůstům produkce již stávajících výrobců.[69,70]

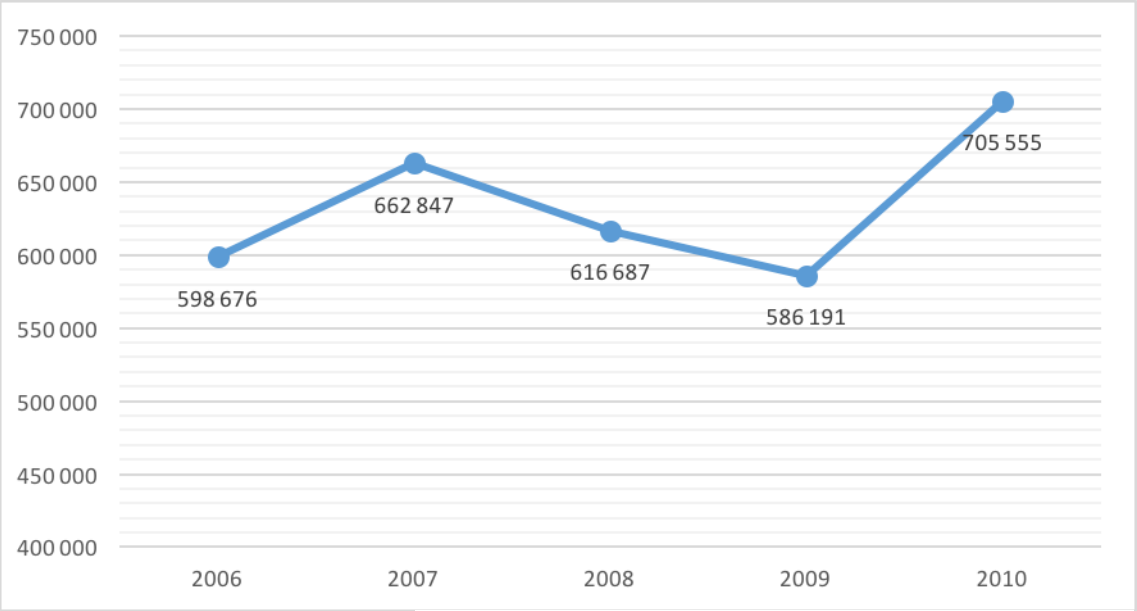
Opačný vývoj můžeme pozorovat od roku 2008, kdy došlo k poklesu produkce oddílu CZ-NACE 29. Za tímto snížením stál pokles zahraniční poptávky, který vývozně orientovaný automobilový průmysl silně zasáhl.[71] Produkce neklesala po celý rok 2008, ale až v druhé polovině, kdy se plně začala projevovat hospodářská krize. Díky zahájení výroby v automobilce Hyundai, která přispěla k produkci, nebyl tento pokles tak razantní jako v roce 2009. Mezi nejvíce zasažené patřili výrobci autodílů, kteří především ve čtvrtém kvartálu roku 2008 začali silně omezovat výrobu a někteří ji dokonce na nějaký čas úplně zastavili.[72] V roce 2009 došlo k silnému propadu produkce v automobilovém průmyslu, který byl globální finanční krizí ze všech průmyslových odvětví v České republice zasažen nejsilněji. Již v lednu tohoto roku zaznamenal automobilový průmysl více než 40% propad produkce. I přes tyto nepříznivá čísla se podařilo zmírnit důsledky globální recese v tomto odvětví díky zavedení šrotovného v okolních zemích, čímž se zvýšila poptávka po nových vozidlech a tím pádem i u výrobců dílů a příslušenství.[73]

Příznivé výsledky můžeme po dvouletém propadu pozorovat v roce 2010, kdy došlo ke skokovému nárůstu a produkce dosáhla nejvyšší hodnoty ve sledovaném období a přesáhla více než 700 miliard korun.

Za nárůstem produkce v roce 2010 stálo především nečekaně silné oživení hospodářství v Německu, kam směřuje většina vývozu českého automobilového průmyslu, a celkové posílení zahraniční poptávky.[74] Nejenže se v tomto roce automobilový průmysl vymanil z globální hospodářské krize, ale dokonce dosáhl nejvyšších hodnot produkce v historii.

[69] MPO: *Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2006,* 2007, [on-line], cit. 15.2.2017
[70] MPO: *Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2007,* 2009, [on-line], cit. 16.2.2017
[71] MPO: *Analýza vývoje ekonomiky ČR a odvětví působnosti MPO za rok 2008*, 2009, [on-line], cit. 21.2.2017
[72] MPO: *Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2008*, 2009, [on-line], cit. 17.2.2017
[73] MPO: *Analýza vývoje ekonomiky ČR a odvětví působnosti MPO za rok 2009*, 2010, [on-line], cit. 21.2.2017
[74] MPO: *Analýza vývoje ekonomiky ČR a odvětví působnosti MPO za rok 2010*, 2011, [on-line], cit. 21.2.2017

Graf č. 13 Vývoj celkové produkce CZ-NACE 29 v období mezi lety 2006 – 2010 (v milionech českých korun)



Zdroj: OECD: *Statistics application - data and metadata for OECD countries and selected non-member economies*

V tabulce č. 6 jsou zobrazena data celkové produkce České republiky, CZ-NACE 29 a podíl tohoto oddílu na celkové produkci v letech 2006 – 2010. Mírný růst podílu lze pozorovat v roce 2007 oproti roku 2006. V průběhu globální ekonomické recese se nezmenšila jen produkce automobilového průmyslu, ale i jeho podíl na celkové produkci, jak je z tabulky patrné, i když v roce 2009 již došlo k mírnému zvýšení tohoto podílu, tak stále nedosahoval předkrizových hodnot. K tomu došlo až v roce 2010, kdy oddíl CZ-NACE 29 zaznamenal nejvyšší podíl na celkové produkci od roku 2000 a to ve výši 7,62 %.

Tabulka č. 6 Produkce České republiky a CZ-NACE 29 (v milionech českých korun), podíl CZ-NACE 29 na celkové produkci

	2006	2007	2008	2009	2010
Celková produkce	8 358 377	9 223 289	9 603 919	8 849 287	9 258 166
Produkce CZ-NACE 29	598 676	662 847	616 687	586 191	705 555
Podíl CZ-NACE 29	7,16%	7,19%	6,42%	6,62%	7,62%

Zdroj: OECD: *Statistics application – data and metadata for OECD countries and selected non-member economies*

2.2.2 Vývoj podílu automobilového průmyslu na exportu

Tato podkapitola se zabývá vývojem vývozu CZ-NACE 29 a jeho podílem na celkovém vývozu České republiky mezi lety 2006 – 2010.

Graf č. 14 znázorňuje vývoj vývozu CZ-NACE 29 mezi lety 2006 – 2010. Jak je z grafu patrné neměl tento vývoj růstový trend, jako tomu bylo v předchozím zkoumaném období. Naopak je vývoj velmi nestálý a lze pozorovat skokové snížení i zvýšení vývozu.

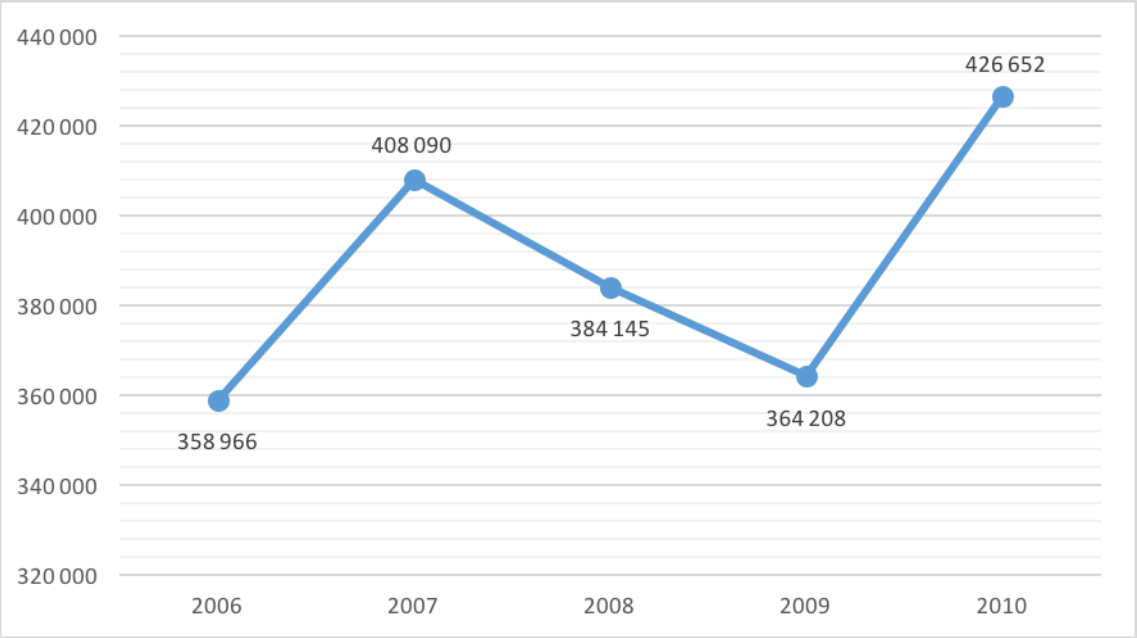
V roce 2006 a 2007 vývoz automobilového průmyslu navázal na předchozí období a udržoval si růstový trend, který odrážel jeho silně proexportní postavení. Mezi nejvýznamnější exportéry patří automobilka Škoda Auto a.s. a TPCA, která v roce 2007 vyvezla 99,5 % své produkce. Z pohledu exportu by neměli být opomenuti ani výrobci dílů, z nichž někteří vyváží prakticky celou svou produkci.[75,76]

Zcela opačného vývoje nabýval vývoz během globální ekonomické recese v letech 2008 a 2009. Nejnižší vývoz automobilový průmysl zaznamenal v roce 2009, kdy se oproti roku 2007 snížil o téměř 40 miliard korun. Za tímto poklesem vývozu v období ekonomické recese stálo snížení, v některých podnicích i pozastavení, výroby a snížení zahraniční poptávky, na kterou je exportně orientovaný automobilový průmysl velmi citlivý.[77]

K výraznému růstu vývozu došlo v roce 2010, kdy se oproti roku 2009 zvýšil o více než 60 miliard korun. Za tímto růstem stojí navýšení výroby v automobilkách, a to zejména ve Škoda Auto a.s. a Hyundai, po ekonomické recesi. Nejdůležitější zemí, která nejvíce přispívá ke zvýšení vývozu českého automobilového průmyslu i nadále patří Německo, i když v roce 2010 klesl jeho podíl na vývozu o 6 p.b.[78]

[75] MPO: *Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2006*, 2007, [on-line], cit. 15.2.2017
[76] MPO: *Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2007*, 2009, [on-line], cit. 16.2.2017
[77] MPO: *Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2008*, 2009, [on-line], cit. 17.2.2017
[78] MPO: *Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2010*, 2012, [on-line], cit. 10.3.2017

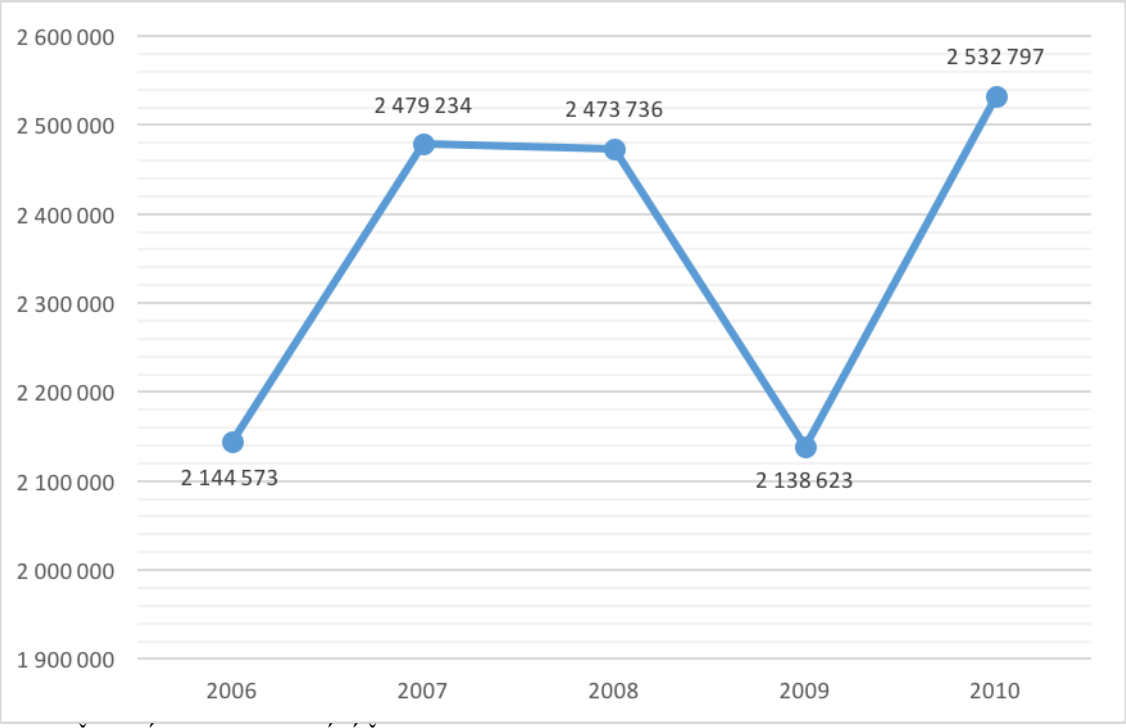
Graf č. 14 Vývoz CZ-NACE 29 mezi lety 2006 – 2010 (v milionech českých korun)



Zdroj: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Databáze zahraničního obchodu v přeshraničním pojetí*

Na grafu č. 15 lze pozorovat, že trend celkového vývozu České republiky mezi lety 2006 až 2010 byl velmi podobný trendu vývozu CZ-NACE 29. Také u něj došlo ke snížení v letech 2008 a 2009. I když v roce 2008 toto snížení nebylo tak rapidní jako u automobilového průmyslu. Vývoz České republiky dosáhl nejvyšší hodnoty v roce 2010, kdy dosáhl rekordní hodnoty od počátku milénia.

Graf č. 15 Celkový vývoz ČR mezi lety 2006 – 2010 (v milionech českých korun)



Zdroj: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Databáze zahraničního obchodu v přeshraničním pojetí*

Podíl CZ-NACE 29 na celkovém vývozu České republiky je zachycen v tabulce č. 7. Jak je patrné, podíl se nevyvíjel stejně, jako tomu bylo u vývozu samotného, ale naopak klesal v prvních třech letech sledovaného období. Nejvyšší hodnoty dosáhl překvapivě v roce 2009, kdy vývoz CZ-NACE 29 klesl na svou nejnižší hodnotu. Za tímto růstem podílu stojí razantní pokles celkového vývozu České republiky v roce 2009, který byl výraznější než pokles vývozu oddílu CZ-NACE 29.

Tabulka č. 7 Vývoz České republiky a CZ-NACE 29 (v milionech českých korun), podíl CZ-NACE 29 na celkovém vývozu

	2006	2007	2008	2009	2010
Celkový vývoz ČR	2 144 573	2 479 234	2 473 736	2 138 623	2 532 797
Vývoz CZ-NACE 29	358 966	408 090	384 145	364 208	426 652
Podíl CZ-NACE 29	16,70%	16,46%	15,53%	17,03%	16,85%

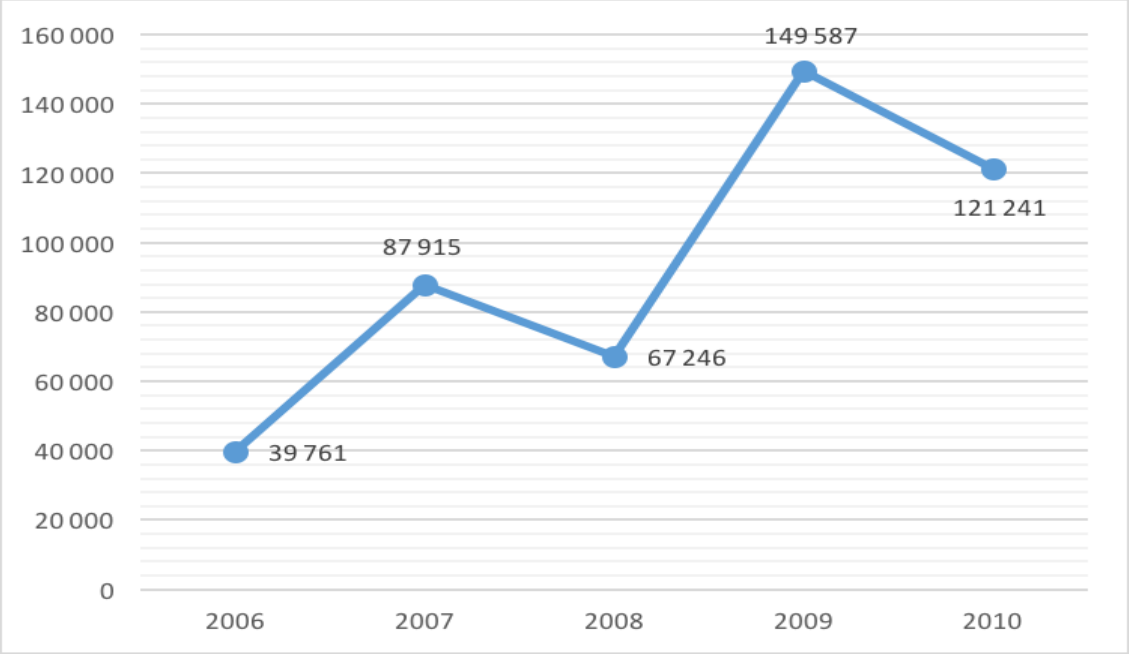
Zdroj: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Databáze zahraničního obchodu v přeshraničním pojetí*

2.2.3 Vliv na obchodní bilanci země

Tato podkapitola se zabývá vývojem obchodní bilance České republiky, oddílu CZ-NACE 29 a jeho podílu na celkové obchodní bilance země.

Graf č. 16 zobrazuje obchodní bilanci České republiky mezi lety 2006 – 2010. Jak je z grafu patrné bilance se na rozdíl od minulého zkoumaného období drží po celou dobu v kladných hodnotách. Ve sledovaném období se střídal růst i pokles salda obchodní bilance. Nejnižší hodnoty měla na počátku sledovaného období v roce 2006 a nejvyšší v roce 2009. Pokles byl zaznamenán v roce 2008 a 2010. K nejvyššímu nárůstu došlo roku 2009 a to o více než 81 miliard korun.

Graf č. 16 Obchodní bilance ČR mezi lety 2006 – 2010 (v milionech českých korun)



Zdroj: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Databáze zahraničního obchodu v přeshraničním pojetí*

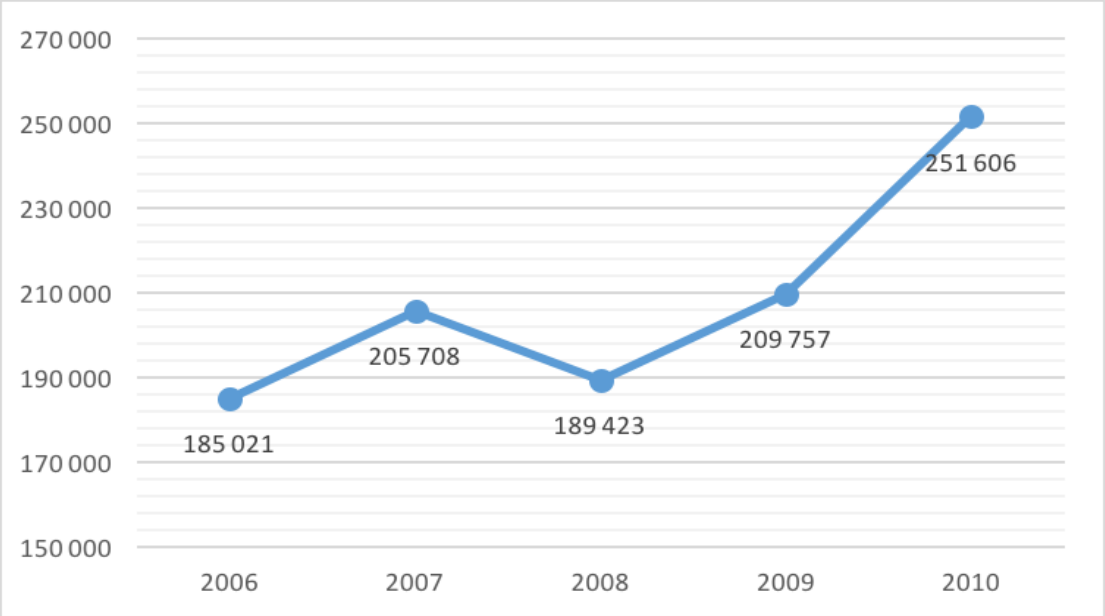
Na snížení obchodní bilance v roce 2008 se nejvíce podílely nerostné suroviny, které zaznamenaly nejvyšší schodek obchodní bilance. Na opačné straně s nejvyšším přebytkem byly silniční vozidla.[79] Za vysokým nárůstem přebytku obchodní bilance v roce 2009 stojí především jeho první polovina, ve kterém zaznamenala obchodní bilance přebytek ve výši 79 805 milionů korun. To je vyšší přebytek než za celý rok 2008. Co se týče teritoriálního hlediska, tak obchodní bilance vykazovala kladné saldo

[79] CZECHTRADE: *Hlavní vývojové trendy zahraničního obchodu České republiky v roce 2008*, 2009, [on-line], cit. 21.3.2017

především se zeměmi s vyspělou ekonomikou a s evropskými zeměmi s přechodovou ekonomikou.[80] V roce 2010 se sice kladné saldo obchodní bilance mírně snížilo, ale i tak se jedná o druhou nejvyšší hodnotu obchodní bilance České republiky od roku 2005, kdy poprvé dosáhla kladné hodnoty (viz kapitola 2.1.3).

Graf č. 17 zobrazuje vývoj obchodní bilance CZ-NACE 29 mezi lety 2006 až 2010. Z grafu je patrné, že si ve sledovaném období oddíl CZ-NACE 29 udržoval kladné saldo obchodní bilance stejně, jako tomu bylo ve sledovaném období od roku 2000 do roku 2005. Téměř ve všech letech si kladné saldo udržovalo růstový trend s výjimkou roku 2008, kdy došlo k propadu o více než 16 miliard korun. I tak si ale kladné saldo udrželo vysoké hodnoty. Po roce 2008 je možné sledovat opětovný růst, který hned v roce 2009 překonal hodnotu z roku 2007. A v roce 2010 tento růst pokračoval ještě výrazněji, když kladné saldo obchodní bilance dosáhlo více než 251 miliard korun. Tyto hodnoty obchodní bilance jen potvrzují, že český automobilový průmysl je proexportně orientovaný a většina produkce míří za hranice České republiky.

Graf č. 17 Obchodní bilance CZ-NACE 29 mezi lety 2006 – 2010 (v milionech českých korun)



Zdroj: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Databáze zahraničního obchodu v přeshraničním pojetí*

[80] CZECHTRADE: *Hlavní vývojové trendy zahraničního obchodu České republiky v roce 2009*, 2010, [on-line], cit. 21.3.2017

Pro lepší orientaci i v této podkapitole, stejně jako tomu je v podkapitole 2.1.3, práce obsahuje tabulku č. 8, v níž jsou uvedena data, která odhalují podíly některých skupin zboží, jenž se podílejí na tvorbě obchodní bilance CZ-NACE 29.

Jak je z tabulky č. 8 patrné největší podíl na kladném saldu obchodní bilance CZ-NACE 29 mají motorová vozidla k dopravě osob. Hodnoty u této skupiny zboží s výjimkou roku 2008 rostly a nejvyšší dosáhly v roce 2010, kdy jejich příspěvek ke kladnému obchodnímu saldu tohoto oddílu tvořil necelých 200 miliard korun. K významné skupině přispívající ke kladnému saldu je bezesporu skupina dílů a příslušenství motorových vozidel, která s výjimkou roku 2009 také zaznamenávala růst a nejvyšší hodnoty dosáhla v roce 2008.

Na opačné straně, která snižuje kladné saldo obchodní bilance stojí motorová vozidla k dopravě zboží, která kromě roku 2008, kdy jejich záporné saldo dosáhlo nejnižší hodnoty, své záporné hodnoty snižuje. Záporné saldo mají i silniční traktory a návěsy, které nejnižších hodnot nabývají v prvních třech letech sledovaného období. V roce 2009 došlo v této skupině k nejvýraznějšímu zlepšení, kdy dosáhla na záporné saldo pouhých 1,376 miliardy. Tento pozitivní posun bohužel nevydržel dlouho a v roce 2010 své záporné saldo opět navýšila až na hodnotu 4,625 miliardy korun.

Tabulka č. 8 Saldo obchodní bilance jednotlivých skupin oddílu CZ-NACE 29 (v milionech českých korun)

	2006	2007	2008	2009	2010
Motorová vozidla k dopravě osob	142 179	151 959	128 094	154 444	192 300
Motorová vozidla k dopravě zboží	-9 580	-8 282	-10 912	-4 993	-5 949
Silniční traktory, návěsy	-9 075	-12 018	-9 129	-1 377	-4 625
Ostatní díly a příslušenství mot. Vozidel	53 504	63 154	65 646	48 747	55 626
Karoserie (vč. kabin) motorových vozidel	3 782	5 206	10 390	4 496	5 398

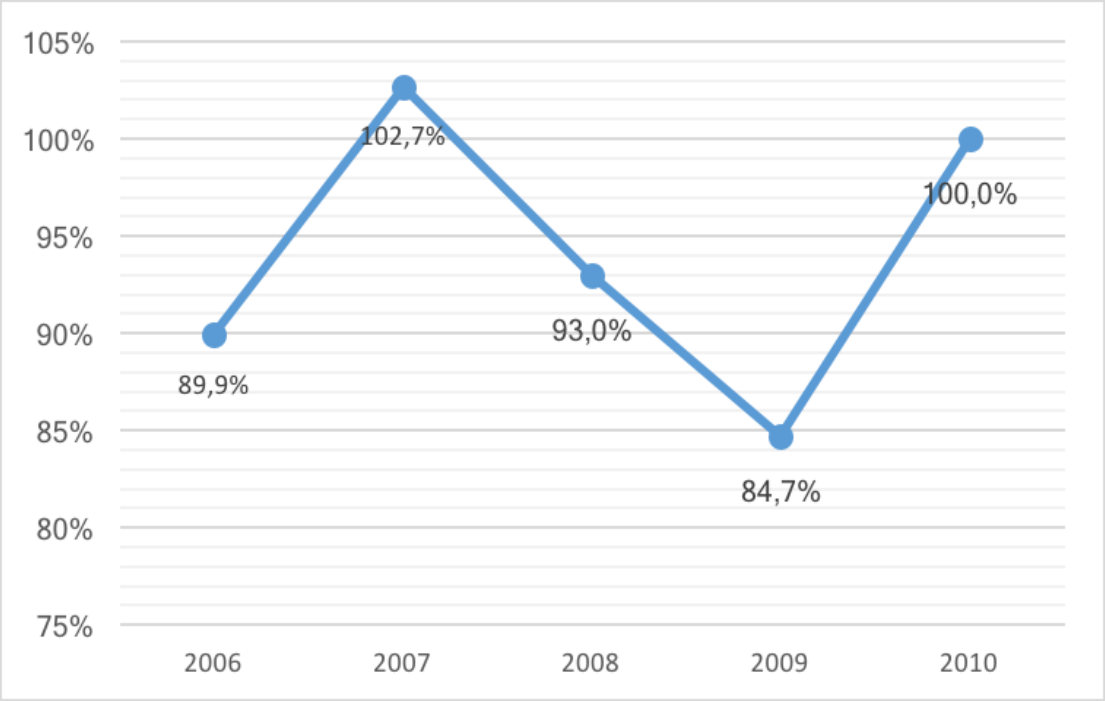
Zdroj: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Databáze zahraničního obchodu v přeshraničním pojetí*

2.2.4 Vývoj tržeb výrobců v oddílu „Výroba motorových vozidel (kromě motocyklů), přívěsů a návěsů“

Tato podkapitola se zabývá vývojem tržeb výrobců v oddílu CZ-NACE 29 mezi lety 2006 – 2010. Je zde použit stejný postup jako v podkapitole 2.1.4, který je založen na bazickém indexu tržeb a jako bazický bod byl zvolen rok 2010.

Graf č. 18 zobrazuje tento vývoj. V roce 2006 dosahovaly tržby téměř 90 % tržeb z roku 2010 a o rok později tržby dokonce rok 2010 překonaly o 2,7 % a zároveň tak dosáhly nejvyšší hodnoty ve sledovaném období. V roce 2008 a 2009 můžeme pozorovat pokles indexu. Roku 2008 tento pokles činil necelých 10 % ve srovnání s rokem 2007. Následující rok se pokles ještě zvýšil a tržby dosáhly pouze 84,7 % tržeb z roku 2010. Což je ve sledovaném období nejnižší naměřená hodnota, která se blíží hodnotě tržeb z roku 2005, které dosáhly 79 % tržeb roku 2010.

Graf č. 18 Vývoj tržeb výrobců v oddílu CZ-NACE 29 mezi lety 2006 – 2010



Zdroj: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Veřejná databáze – Tržby z průmyslové činnosti*

Za snížením tržeb v roce 2008 a 2009 stojí hlavně celosvětová hospodářská krize, která nejvíce zasáhla výrobce nákladních vozidel, návěsů a přívěsů spolu s jejich dodavateli. Za dalšími faktory, které ovlivnily tržby českých výrobců je potřeba se ohlédnout do Německa, které pod tlakem krize zavedlo šrotovné, což sice pomohlo

německým výrobcům, ale na úkor českých. Dále také snížení výroby motorových vozidel v Německu, které silně zasáhlo české dodavatele autodílů, kteří do Německa vyváželi svou produkci a důsledkem toho bylo snížení jejich tržeb. Zlepšení nastalo v roce 2010, kdy došlo k téměř pětinovému nárůstu tržeb. Tento nárůst je spojován především se zvýšenou výrobou vozidel a to zejména osobních a dále také s výrazným růstem produkce v Německu, která se projevila na zvýšených tržbách českých dodavatelů dílů.[81],[82]

2.2.5 Vývoj podílu automobilového průmyslu na HDP

Tato podkapitola se zabývá podílem automobilového průmyslu, tedy CZ-NACE 29 na HDP a hrubé přidané hodnoty České republiky v letech 2006 – 2010.

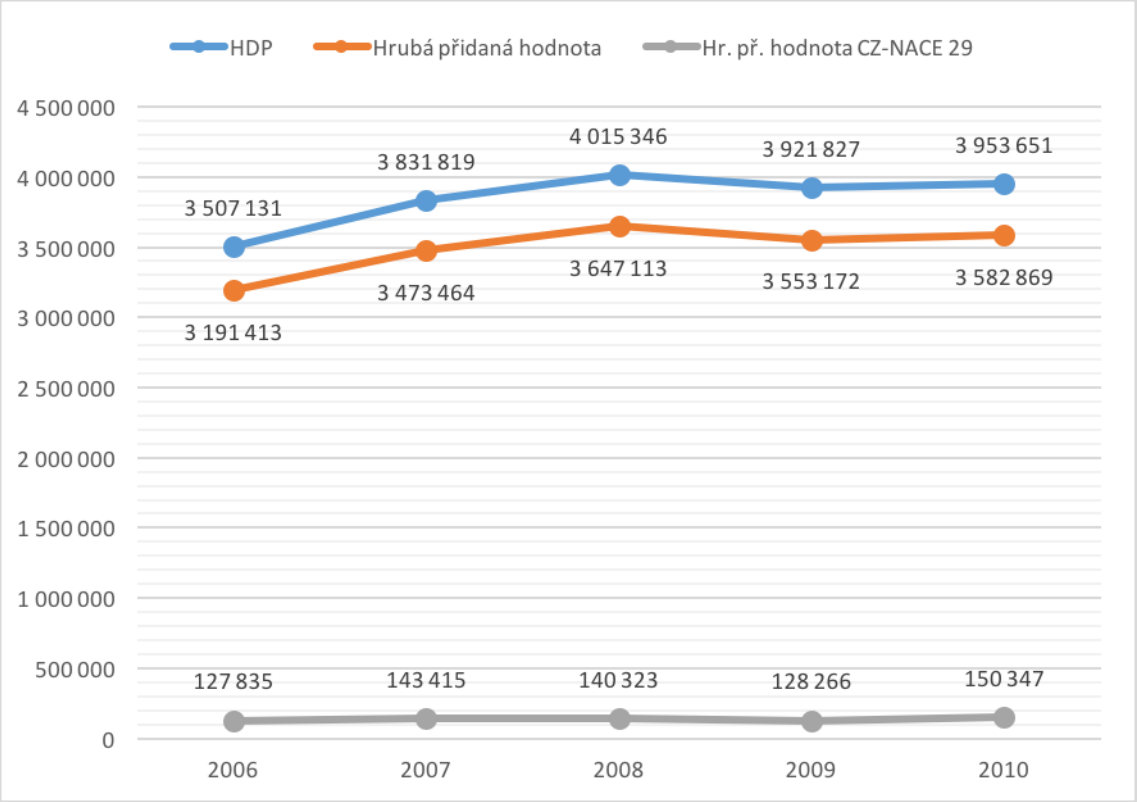
V grafu č. 19 jsou zobrazeny křivky hrubého domácího produktu, hrubé přidané hodnoty a hrubé přidané hodnoty oddílu CZ-NACE 29 v běžných cenách. U křivek HDP a hrubé přidané hodnoty můžeme pozorovat rostoucí trend až do roku 2008, ve kterém obě popisované veličiny dosáhly svého maxima ve sledovaném období. V roce 2007 HDP vzrostlo v porovnání s předchozím rokem o 9,26 %. Roku 2008 HDP pokračovalo ve svém růstu a dosáhlo meziročního zvýšení o 4,79 % a dosáhlo tak nejvyšší hodnoty od počátku milénia. V roce 2009 nastala situace opačná, když HDP kleslo o necelé 4,1 % oproti předchozímu roku. Opětovný růst nastal v následujícím roce, kdy se hodnota HDP začala mírně přibližovat hodnotě z roku 2008. Křivka hrubé přidané hodnoty ve sledovaném období kopírovala křivku HDP. Jen při nižších hodnotách, které jsou zapříčiněny odečtením daně z produktu.

Za růstem hrubého domácího produktu v roce 2006 a 2007 stojí především zpracovatelský průmysl na straně produktu a výdaje domácností na straně užití. Dynamikou růstu HDP se Česká republika zařadila k nejrychleji rostoucím zemím v celé Evropě. V roce 2009 se projevila globální hospodářská krize, která zasáhla českou ekonomiku a v jejím důsledku, po desetiletém růstu, HDP meziročně poklesl.

[81] MPO: *Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2009,* 2011, [on-line], cit. 17.2.2017
[82] MPO: *Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2009*, 2011, [on-line], cit. 10.3.2017

Tento vývoj se začal projevovat ještě před rokem 2009, přesněji v posledním kvartálu roku 2008, kdy se projevily potíže s odbytem u exportně zaměřeného průmyslu jako důsledek snižující se zahraniční poptávky. V roce 2010 se již začaly projevovat známky zlepšující se situace na poli mezinárodního obchodu, které měly pozitivní vliv na vývoj tuzemské ekonomiky, a HDP opět zaznamenalo růst.[83,84,85,86,87]

Graf č. 19 Vývoj HDP, hrubé přidané hodnoty ČR a hrubé přidané hodnoty CZ-NACE 29 mezi lety 2006 – 2010 (v milionech českých korun)



Zdroj: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Databáze národních účtů;* OECD: *Statistics application – data and metadata for OECD countries and selected non-member economies*

Křivka hrubé přidané hodnoty oddílu CZ-NACE 29 má rostoucí průběh mezi lety 2006 a 2007. V roce 2008 zaznamenala mírný pokles, který se v roce 2009 ještě prohloubil, a hrubá přidaná hodnota tohoto oddílu zaznamenala nejnižší hodnotu ve sledovaném období. Nejvyšší nárůst a zároveň nejvyšší hodnotu hrubé přidané

[83] MPO: *Analýza vývoje ekonomiky ČR a odvětví působnosti MPO za rok 2006*, 2007, [on-line], cit. 21.2.2017
[84] MPO: *Analýza vývoje ekonomiky ČR a odvětví působnosti MPO za rok 2007*, 2009, [on-line], cit. 21.2.2017
[85] MPO: *Analýza vývoje ekonomiky ČR a odvětví působnosti MPO za rok 2008*, 2009, [on-line], cit. 21.2.2017
[86] MPO: *Analýza vývoje ekonomiky ČR a odvětví působnosti MPO za rok 2009*, 2010, [on-line], cit. 21.2.2017
[87] MPO: *Analýza vývoje ekonomiky ČR a odvětví působnosti MPO za rok 2010*, 2011, [on-line], cit. 21.2.2017

hodnoty lze pozorovat v roce 2010, ve kterém dosáhla více než 150 miliard korun. Za tímto růstem stálo již výše zmíněné zlepšení situace v mezinárodním obchodu.

V tomto časovém úseku lze s jistotou konstatovat, že vývoj HDP neměl pozitivní vliv na vývoz automobilového průmyslu. Oba ukazatele se během zkoumaného období vyvíjeli odlišně i přesto, že v letech 2006 a 2007 zaznamenali růst, tak během globální hospodářské krize zaznamenal vývoz na rozdíl od HDP strmý propad a v roce 2010 rapidní růst, který HDP nezaznamenal, toto pozorování lze najít také v dalších literárních zdrojích.[88,89] Čili o vlivu HDP na vývoz automobilového průmyslu se v tomto období nedá hovořit. Opět lze jen podotknout, že navýšení vývozu oddílu CZ-NACE 29 má pozitivní vliv na tvorbu HDP. Graf porovnávající oba ukazatele lze nalézt v příloze č. 8.

Tabulka č. 9 zobrazuje data hrubé přidané hodnoty, hrubé přidané hodnoty oddílu CZ-NACE 29 a jeho podíl na celkové přidané hodnotě. Z tabulky je patrné, že vývoj podílu oddílu CZ-NACE 29 má rostoucí i klesající trend ve stejných obdobích jako tomu bylo u jeho hrubé přidané hodnoty a tím ji svým způsobem kopíruje. Nejnižší podíl zaznamenal v roce 2009 a naopak nejvyšší v roce 2010.

Tabulka č. 9 Hrubá přidaná hodnota ČR a hrubá přidaná hodnota oddílu CZ-NACE 29 (v milionech korun), podíl CZ-NACE 29 na celkové přidané hodnotě

	Hrubá přidaná hodnota	Hr. přidaná hodnota CZ-NACE 29	Podíl CZ-NACE 29 na hrubé přidané hodnotě
2006	3 191 413	127 835	4,00%
2007	3 473 464	143 415	4,12%
2008	3 647 113	140 323	3,85%
2009	3 553 172	128 266	3,60%
2010	3 582 869	150 347	4,20%

Zdroj: OECD: *Statistics application – data and metadata for OECD countries and selected non-member economies*

88 PAVLOV, M., "*How has the economic downturn since 2008 affected the performance and strategy of automotive companies*", 2012, MSc Thesis, Brunel University London

89 STURGEON, T., and J. van Biesebroeck, "*Crisis protection in the Automotive Industry: a Global Value Chain Perspective*", 2009, World Bank policy research Working Paper, No. 5060

2.2.6 Vývoj zaměstnanosti a mezd v automobilovém průmyslu

Tato podkapitola se zabývá vývojem zaměstnanosti a mezd pracovníků v automobilovém průmyslu mezi lety 2006 – 2010 a vychází z dat Českého statistického úřadu.

V grafu č. 20 je vyobrazen vývoj počtu zaměstnanců v oddílu CZ-NACE 29 mezi lety 2006 – 2010. Z grafu je patrné, že do třetího kvartálu roku 2008 se počet zaměstnanců stabilně zvyšoval až na číslo 161 455. Od čtvrtého kvartálu roku 2008 můžeme pozorovat klesající počet zaměstnanců, který se zastavil až ve čtvrtém kvartálu roku 2009, kdy došlo k mírnému nárůstu, který pokračoval až do konce sledovaného období v roce 2010. Tento vývoj odpovídá vývoji, pozorovaném i u jiných světových automobilek a spíše patří k pozitivnějším výsledkům v rámci srovnání.[90] Celkově, od prvního kvartálu roku 2006 do čtvrtého kvartálu roku 2010, počet zaměstnanců klesl o 1 %, což za daných podmínek byl stále dobrý výsledek, ale oproti vývoji do roku 2006 (36 % nárůst, viz kapitola 2.1.6) zaznamenal dramatickou změnu, i když stoupající trend před vypuknutím krize byl velmi podobný vývoji trendu v letech 2000 až 2005.

Růst od počátku roku 2006 až do čtvrtého kvartálu roku 2008, který graf zaznamenává, byl zapříčiněn náborem nových pracovníků ve firmě TPCA, Škoda Auto a také nově spuštěnou automobilkou Hyundai a v návaznosti na tuto skutečnost začali počty pracovníků navyšovat i dodavatelé těchto automobilek. V roce 2009 za snížením zaměstnanosti v tomto odvětví stál pokles produkce, zapříčiněný globální hospodářskou krizí, který vedl k propouštění v tomto odvětví. I přes celkové snížení počtu zaměstnanců se objevily i firmy, které naopak své řady rozšiřovaly. Byla to firma Hyundai a její dodavatelé. Opětovný růst počtu pracovníků od čtvrtého kvartálu roku 2009 podporovali zejména výrobci autodílů, kteří tak činili v důsledku opětovného nárůstu produkce osobních automobilů v České republice a Německu.[91,92,93,94]

---

[90] OECD Library, *OECD Economic Outlook – The Automobile Industry in and beyond the crisis*, 2010, Vol. 2009, Issue 2, [on-line], cit. 28.3.2017

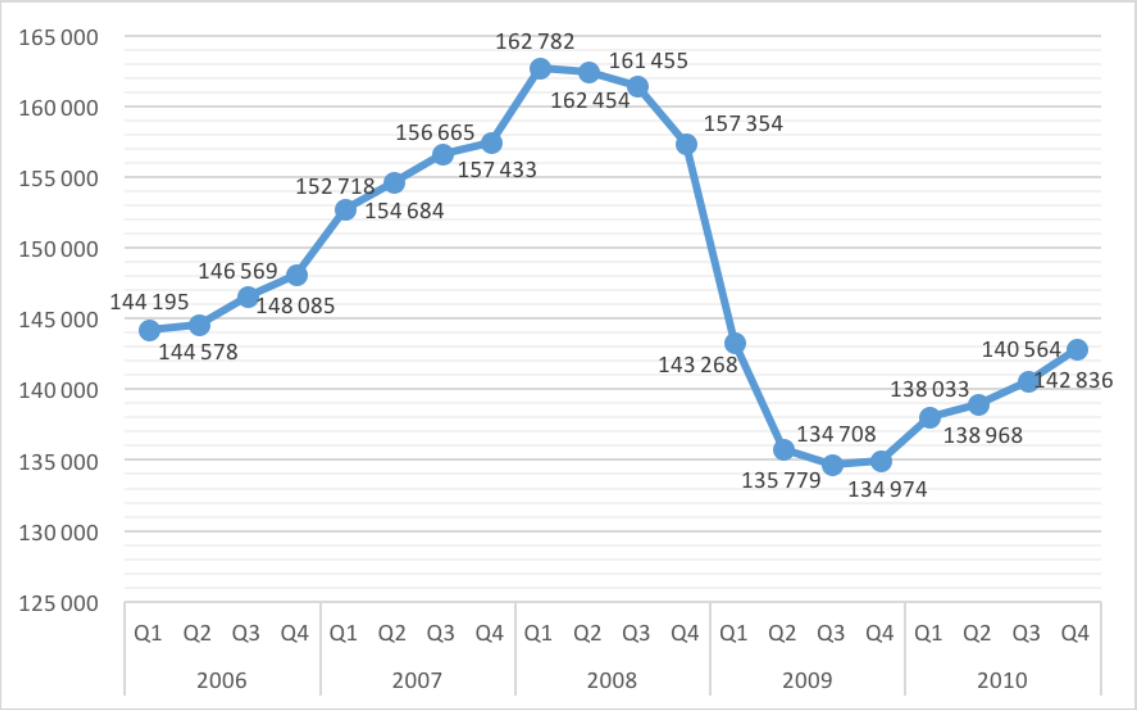
[91] MPO: *Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2007,* 2009, [on-line], cit. 16.2.2017

[92] MPO: *Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2007*, 2009, [on-line], cit. 17.2.2017

[93] MPO: *Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2009*, 2011, [on-line], cit. 17.2.2017

[94] MPO: *Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2010*, 2012, [on-line], cit. 10.3.2017

Graf č. 20 Vývoj počtu zaměstnanců v oddílu CZ-NACE 29 mezi lety 2006 – 2010



Zdroj: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Průmysl, energetika - časové řady*

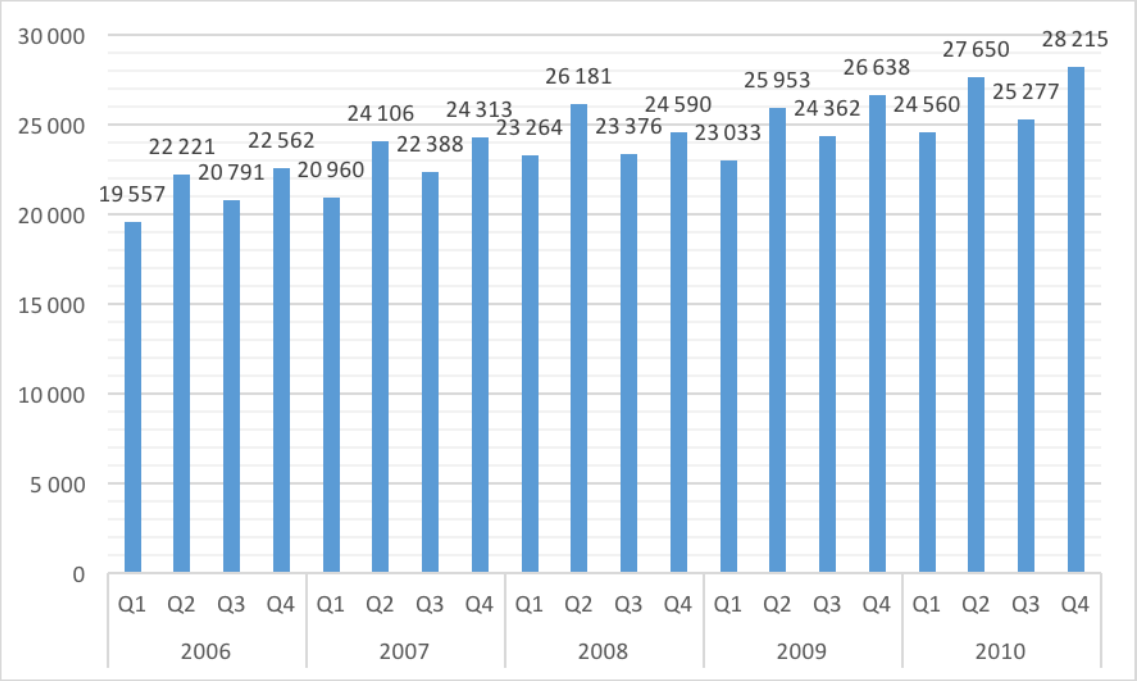
Pro lepší vizuální názornost v ročních změnách údajů jsou kvartální data, týkající se vývoje počtu zaměstnanců, přepočítaná na roční a uvedena v příloze č. 2.

Druhá polovina této podkapitoly se zaměřuje na vývoj mezd pracovníků v oddílu CZ-NACE 29 v období mezi lety 2006 – 2010. A stejně jako tomu je u zaměstnanosti, práce využívá kvartální data pocházející z Českého statistického úřadu.

Graf č. 21 vyobrazuje vývoj průměrných hrubých mezd mezi lety 2006 – 2010. Z grafu lze vypozorovat, že stejně jako v předešlém období, kterým se práce zabývá v minulé kapitole, během každého roku dosahovaly mzdy nejvyšších hodnot ve třetím a čtvrtém kvartálu a naopak nejnižších v kvartálu prvním a třetím. Mzdy si od roku 2006, kdy na jeho počátku dosahovaly hodnoty 19 557 korun, udržovaly růstový trend v mezi kvartálním srovnání až do roku 2009, kdy v prvních třech kvartálech došlo ke snížení. Opětovný růst mezd lze pozorovat od čtvrtého kvartálu roku 2009 až do konce sledovaného období ve čtvrtém kvartálu 2010, kdy průměrné hrubé mzdy dosáhly hodnoty 28 215 korun.

Globální hospodářská krize, která v roce 2009 silně postihla automobilový průmysl, se na vývoji průměrných hrubých mezd příliš neprojevila. Bylo to dáno především rigiditou mezd a kolektivními smlouvami, ve kterých byla sjednána výše mezd. Z toho důvodu došlo pouze k velmi mírnému poklesu mezd v prvních třech kvartálech roku 2009 a v jeho posledním kvartálu již můžeme pozorovat opětovný nárůst. Dlouhodobě se výška průměrných hrubých mezd v automobilovém průmyslu pohybuje nad průměrnými mzdami v celé ekonomice.[95]

Graf č. 21 Vývoj průměrných hrubých mezd zaměstnanců CZ-NACE 29 mezi lety 2006 – 2010 (v českých korunách)



Zdroj: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Průmysl, energetika - časové řady*

Veškerá kvartální data týkající se průměrných hrubých mezd jsou také přepočítaná na roční a uvedena v příloze č. 5.

2.2.7 Vyhodnocení období 2006 – 2010

Začátkem sledovaného období docházelo k růstu téměř u všech zkoumaných veličin. To se změnilo v posledním kvartálu roku 2008, kdy se začala projevovat globální hospodářská krize a naplno zasáhla český automobilový průmysl v roce 2009.

[95] ERSTE Corporate Banking: J. Jedlička, T. Kozelský, J. Majchráková, *Analýza automobilového průmyslu*, 2013, [on-line], cit. 25.10.2016

Tato krize se nejvíce projevila na produkci automobilového průmyslu, která do zmíněného období zaznamenávala růst. K největšímu propadu došlo v roce 2009, kdy se produkce dostala na nejnižší hodnotu ve sledované časové etapě. Z této krize se automobilový průmysl díky zvýšené zahraniční poptávce rychle dostal a v roce 2010 produkce dosáhla rekordní hodnoty v celé historii automobilového průmyslu v České republice.

V důsledku krize, snížené produkce a poptávky zaznamenaly výrobci v oddílu CZ-NACE 29 snížení tržeb již v druhé polovině roku 2008 a toto snižování pokračovalo i v roce 2009, kdy tržby dosáhly nejnižší hodnoty od roku 2006. Opětovné navýšení nastalo v roce 2010 především díky zvýšené produkci osobních automobilů v Německu, kam své výrobky vyvážejí čeští dodavatelé.

Tvrdě byl zasáhnut i vývoz automobilového průmyslu, kterému se v důsledku hospodářské krize snížila zahraniční poptávka, na kterou je silně orientovaný. Po rychlém růstu zaznamenaném do roku 2007 přišel rychlý pokles vývozu, který byl odvrácen až v roce 2010, kdy dosáhl rekordní hodnoty v historii vývozu českého automobilového průmyslu.

Méně zasažena krizí byla hrubá přidaná hodnota oddílu CZ-NACE 29, která nezaznamenala tak prudké poklesy svých hodnot, jako tomu bylo u výše zmíněných ukazatelů.

Krize se projevila i na počtu zaměstnanců v automobilovém průmyslu, kde od třetího kvartálu roku 2008 došlo k propouštění, které trvalo až do posledního kvartálu roku 2009, kdy došlo k mírnému navýšení počtu zaměstnanců. Do konce sledovaného období v roce 2010 nedošlo k dosažení předkrizového počtu zaměstnanců. Znatelně méně se krize projevila na vývoji hrubých měsíčních mezd, které v roce 2009 zaznamenaly pouze mírné snížení a to především z důvodu kolektivních smluv, které výraznějšímu snižování zabránily.

2.3 Český automobilový průmysl mezi lety 2011 − 2015

2.3.1 Vývoj celkové produkce automobilového průmyslu

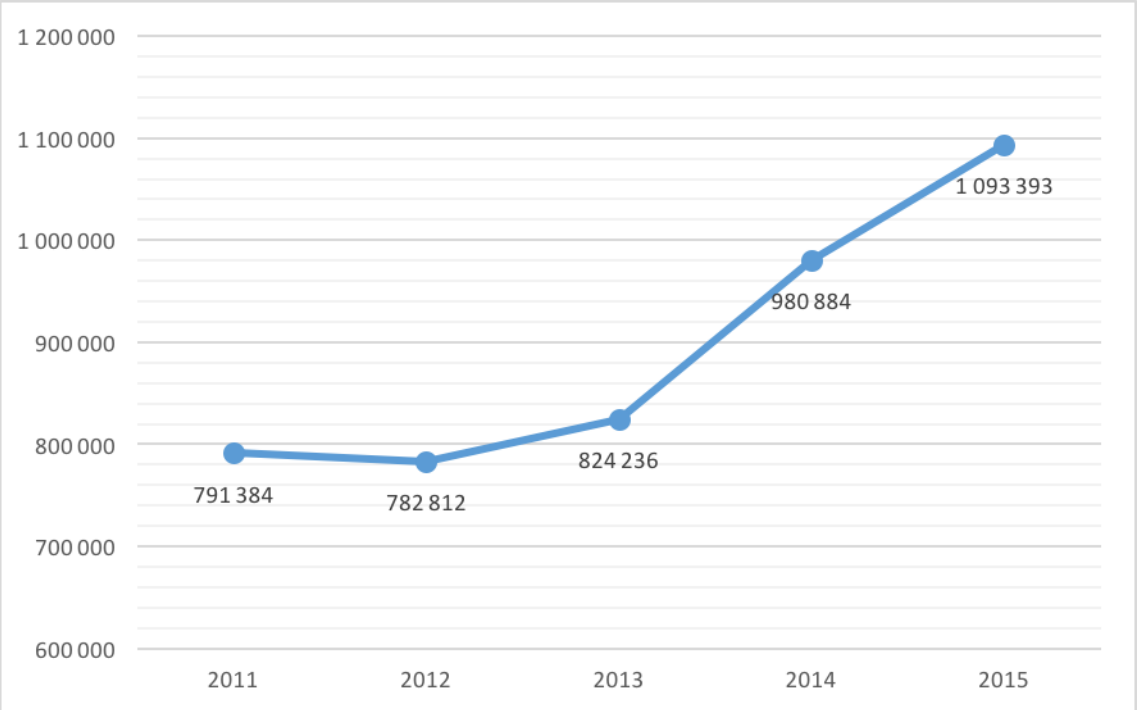
Graf č. 22 zachycuje vývoj produkce oddílu CZ-NACE 29 mezi lety 2011 – 2015. Na rozdíl od předešlého zkoumaného období, ve kterém došlo k poklesu produkce v roce 2008 a 2009, můžeme mezi lezy 2011 – 2015 pozorovat mírný pokles produkce pouze v roce 2012. Od roku 2013 až do roku 2015 produkce rostla rychlým tempem, které odráželo celkový rozmach automobilového průmyslu ve sledované časové etapě. K největšímu procentuálnímu nárůstu došlo v roce 2014 a činil celých 19% v porovnání s rokem 2013.

Rok 2011 navázal na růst z roku 2010 a vytvořil tak produkční rekord v historii České republiky. V tomto roce bylo vyrobeno více než milion motorových vozidel. Stál za tím především úspěch dvou největších tuzemských automobilek na Evropských trzích. Těmi automobilkami jsou Škoda Auto a Hyundai. Rekordní produkce byla dokonce zaznamenána i u výroby autobusů, která překonala svůj rekord z roku 2008 a vyrobila 3 526 kusů.[96] V roce 2012 se podařilo překonat předcházející rok ve výrobě motorových vozidel, kterých bylo vyrobeno přes 1,17 milionu kusů a jedná se tak o druhou nejvyšší produkci v historii České republiky. I přesto byl v roce 2012 zaznamenán celkový pokles produkce tohoto oddílu, za kterým stála velmi nízká produkce nákladních automobilů, která se zapsala jako třetí nejhorší v celé historii České republiky.[97]

[96] MPO: *Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2011*, 2012, [on-line], cit. 10.3.2017

[97] MPO: *Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2012*, 2013, [on-line], cit. 10.3.2017

Graf č. 22 Produkce CZ-NACE 29 v letech 2011 – 2015 (v milionech českých korun)



Zdroj: OECD: *Statistics application – data and metadata for OECD countries and selected non-member economies*

V roce 2013 se produkce vrátila ke svému růstovému trendu, za který vděčí výše zmíněným automobilkám Hyundai a Škoda Auto, na které navazuje velký počet dodavatelských firem, které se na této výrobě podílejí. Bohužel v tomto roce nedošlo k oživení výroby nákladních automobilů, která si v porovnání s předchozím rokem ještě pohoršila z důvodu ukončení výroby ve společnosti Avia.[98] Roku 2014 byl zaznamenán největší produkční růst ve sledovaném období, za kterým stojí především výroba motorových vozidel, kterých bylo v tomto roce vyrobeno rekordní množství, které poprvé v historii překročilo hranici 1,2 milionu vozů. Největší podíl na této produkci si připsala automobilka Škoda Auto, která vyrobila necelých 736 tisíc osobních automobilů. Historický rekord se podařilo překonat i ve výrobě autobusů, kde bylo vyprodukováno 3 891 kusů a jednalo se tak o meziroční nárůst o 5,4 %. Nezaostávala ani česká výroba autodílů, jejíž produkty využívají všechny evropské automobilky.[99]

[98] MPO: *Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2013*, 2014, [on-line], cit. 14.3.2017

[99] MPO: *Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2014*, 2015, [on-line], cit. 14.3.2017

Jako rekordní se projevil i rok 2015, ve kterém bylo vyprodukováno více než 1,3 milionu motorových vozidel. Překvapivě si největší meziroční nárůst připsala automobilka TPCA, která ve srovnání s předchozím rokem vyrobila o 35 tisíc motorových vozidel více. Ve výrobě nákladních automobilů zůstala pouze společnost TATRA, která se v tomto roce potýkala s poklesem exportu, který byl vyvážen silným nárůstem domácí poptávky a díky této skutečnosti se jí podařilo navýšit svou produkci.[100]

Tabulka č. 10 zachycuje celkovou produkci ekonomiky České republiky, produkci oddílu CZ-NACE 29 a jeho podíl na celkové produkci ekonomiky. Jak je z tabulky patrné podíly oddílu CZ-NACE 29 kopírovaly vývoj samotné produkce tohoto oddílu. V roce 2012 můžeme pozorovat nepatrné snížení, které bylo vyvoláno výše zmíněným útlumem výroby nákladních automobilů. V roce 2013 je již patrný opačný vývoj podílu, kdy došlo k jeho růstu na hodnotu 8,54 %. Tento růst pokračoval až do konce sledovaného období v roce 2015. Největší nárůst podílu byl zaznamenán v roce 2014, kdy vzrostl oproti předchozímu roku o 1,1 % a dosáhl hodnoty 9,64 % na celkové produkci české ekonomiky v tomto roce.

Tabulka č. 10 Produkce ekonomiky České republiky a CZ-NACE 29 (v milionech českých korun), podíl CZ-NACE 29 na celkové produkci

	2011	2012	2013	2014	2015
Celková produkce	9 685 836	9 620 603	9 645 911	10 178 269	10 634 506
Produkce CZ-NACE 29	791 384	782 812	824 236	980 884	1 093 393
Podíl CZ-NACE 29	**8,17%**	**8,14%**	**8,54%**	**9,64%**	**10,28%**

Zdroj: OECD: *Statistics application – data and metadata for OECD countries and selected non-member economies*

2.3.2 Vývoj podílu automobilového průmyslu na exportu

Tato podkapitola se zabývá vývojem vývozu CZ-NACE 29 a jeho podílem na celkovém vývozu České republiky mezi lety 2011 – 2015.

Graf č. 23 zachycuje vývoj vývozu oddílu CZ-NACE 29 mezi lety 2011 – 2015. Z grafu je patrné, že v porovnání s předchozím sledovaným obdobím, které v důsledku

[100] MPO: *Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2015*, 2016, [on-line], cit. 14.3.2017

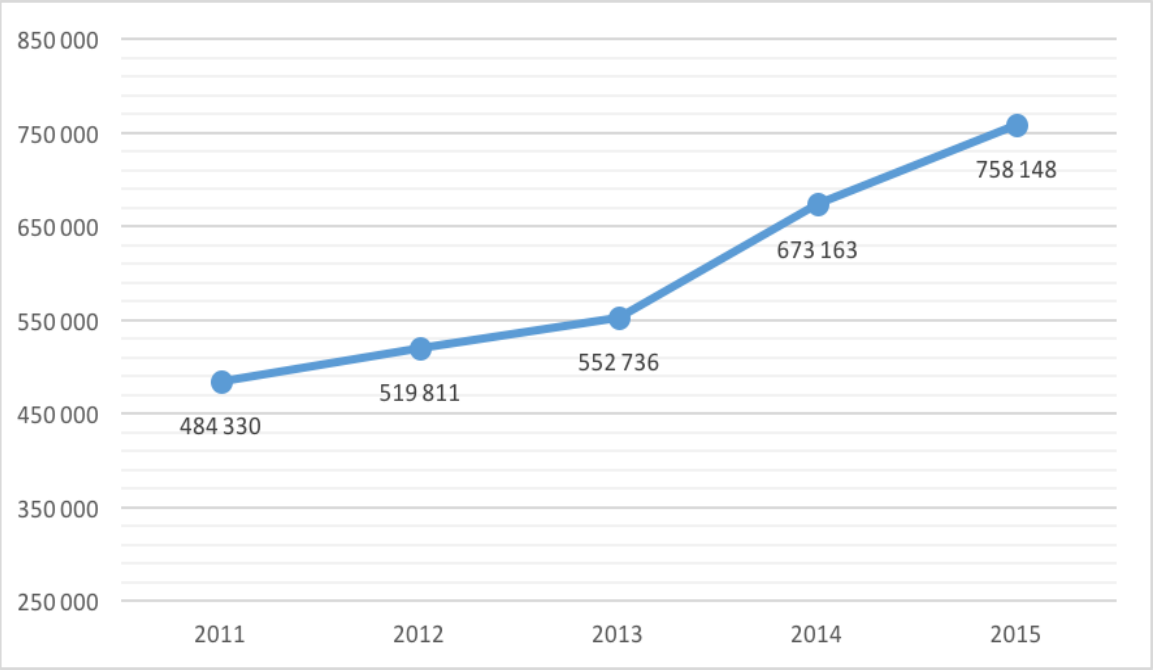
globální hospodářské krize, zaznamenalo pokles hodnoty vývozu v letech 2008 a 2009, se v aktuální sledované etapě vývoz vyvíjel po celou dobu velmi pozitivně a v každém roce zaznamenával nárůst své hodnoty.

Nejnižších hodnot vývoz nabýval na začátku sledovaného období v roce 2011, který navázal na růstový trend z roku 2010. Do roku 2013 vývoz rostl téměř stejným tempem. Zrychlení nastalo v roce 2014, kdy došlo k růstu vývozu v porovnání s rokem 2013 o více než 120 miliard korun a jednalo se tak o největší nárůst hodnoty vývozu ve sledovaném období. Rok 2015 se také nesl ve znamení růstu vývozu. Sice již nedosáhl tak vysokého tempa, ale i tak se jednalo o druhý největší nárůst v tomto období. Hodnota vývozu v roce 2015 činila necelých 760 miliard korun.

V roce 2011 se pod růstem vývozu oddílu CZ-NACE 29 nejvíce podepsali výrobci motorových vozidel, kteří v daném roce vyvezli přes 1 milion kusů ze své celkové produkce. Tento vývoz mířil především na trhy Evropské unie.[101] Rok 2012, ostatně jako všechny ostatní roky ve sledovaném období, potvrdil význam exportu pro výrobce motorových vozidel, kteří vyvážejí většinu svých výrobků do zahraničí. V tomto roce si největší podíl na hodnotě vývozu připsala automobilka Škoda Auto, která vyvezla motorová vozidla v hodnotě 217,7 miliard korun. K nárůstu vývozu v tomto roce přispělo i navýšení výroby v Kia Motors Slovakia, které odebírá do svých automobilů velké množství dílů od českých dodavatelů.[102]

[101] MPO: *Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2011*, 2012, [on-line], cit. 10.3.2017
[102] MPO: *Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2012*, 2013, [on-line], cit. 10.3.2017

Graf č. 23 Vývoz CZ-NACE 29 mezi lety 2011 – 2015 (v milionech českých korun)



Zdroj: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Databáze zahraničního obchodu v přeshraničním pojetí*

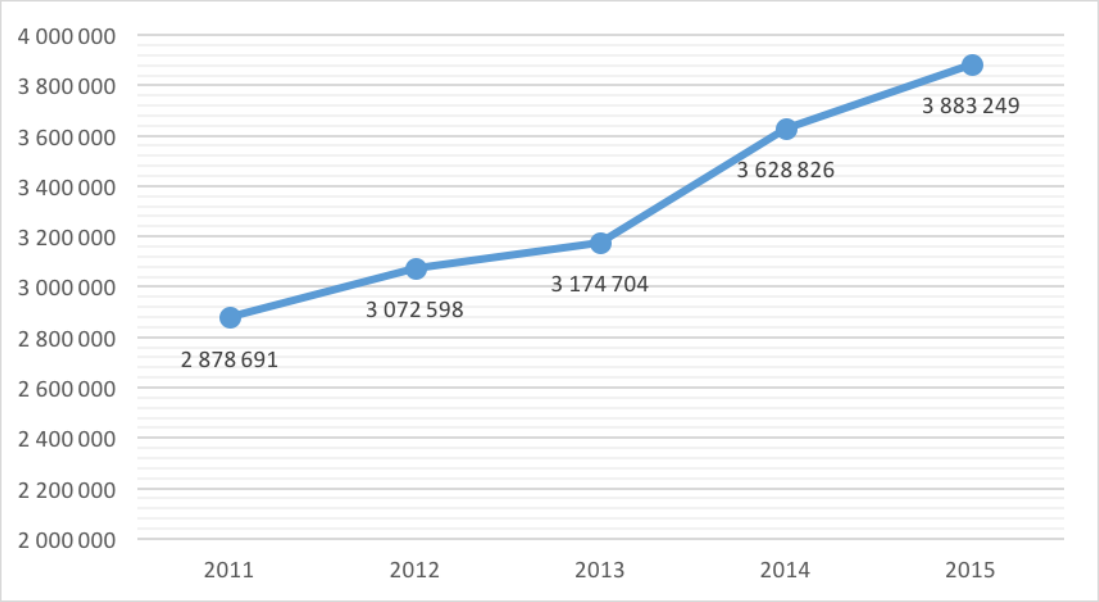
V roce 2013 se ve srovnání s předchozím rokem mírně změnila struktura vývozu oddílu CZ-NACE 29. Byl zaznamenán pokles salda výrobců motorových vozidel. Největší podíl na vývozu v tomto roce zaznamenali výrobci autodílů, který činil 90 % z vývozu tohoto oddílu. Ovšem společnost, která má největší díl na vývozu, stále panuje automobilka Škoda Auto, jejíž vývoz v tomto roce činil přes 245 miliard korun.[103] I v roce 2014 byla nejvýznamnějším exportérem automobilka Škoda Auto, která největší část svého vývozu směřovala na trh v Německu a Velké Británii. V roce 2015 zaznamenala výroba motorových vozidel opětovný nárůst svého vývozu a exportovala přes 90 % svojí produkce. Za tímto úspěchem stojí zvyšující se zahraniční poptávka po vozech vyšší třídy jako je například Škoda Superb. U výrobců autodílu došlo také k nárůstu hodnoty jejich vývozu, který byl zapříčiněn narůstající výrobou vozidel v Německu, Polsku a také Slovensku.[104]

Graf č. 24 zobrazuje celkový vývoz České republiky mezi lety 2011 – 2015. Z grafu je patrné, že v celém sledovaném období zaznamenával vývoz růstový trend, který dosáhl největšího tempa v roce 2014, kde ve srovnání s předchozím rokem vývoz

[103] MPO: *Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2013*, 2014, [on-line], cit. 14.3.2017
[104] MPO: *Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2015*, 2016, [on-line], cit. 14.3.2017

vzrostl o 14,3 %. Nejvyšší hodnoty pak dosáhl v roce 2015 a jednalo se o nejvyšší hodnotu vývozu České republiky v celém období, které je v práci zkoumáno.

Graf č. 24 Celkový vývoz ČR mezi lety 2000 – 2005 (v milionech českých korun)



Zdroj: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Databáze zahraničního obchodu v přeshraničním pojetí*

Tabulka č. 11 zobrazuje hodnoty celkového vývozu České republiky, oddílu CZ-NACE 29 a jeho podílu na celkovém vývozu. V tabulce je možné pozorovat, že podíl oddílu CZ-NACE 29 se vyvíjel stejně jako samotný vývoz tohoto oddílu. V roce 2011 nabýval hodnoty 16,82 % a stabilně rostl až do konce sledovaného období v roce 2015, kdy dosáhl 19,52 %. Největší nárůst podíl zaznamenal v roce 2014, kdy ve srovnání s předcházejícím rokem navýšil svoji hodnoty o 1,14 %.

Tabulka č. 11 Vývoz České republiky a CZ-NACE 29 (v milionech českých korun, podíl CZ-NACE 29 na celkovém vývozu

	2011	2012	2013	2014	2015
Celkový vývoz ČR	2 878 691	3 072 598	3 174 704	3 628 826	3 883 249
Vývoz CZ-NACE 29	484 330	519 811	552 736	673 163	758 148
Podíl CZ-NACE	**16,82%**	**16,92%**	**17,41%**	**18,55%**	**19,52%**

Zdroj: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Databáze zahraničního obchodu v přeshraničním pojetí*

2.3.3 Vliv na obchodní bilanci země

Tato podkapitola se zabývá vývojem obchodní bilance České republiky, oddílu CZ-NACE 29 a jeho podílu na celkové obchodní bilanci České republiky. V poslední části podkapitoly se práce zaměřuje i na hlavní skupiny oddílu CZ-NACE 29, které se podílejí na tvorbě jeho obchodní bilance.

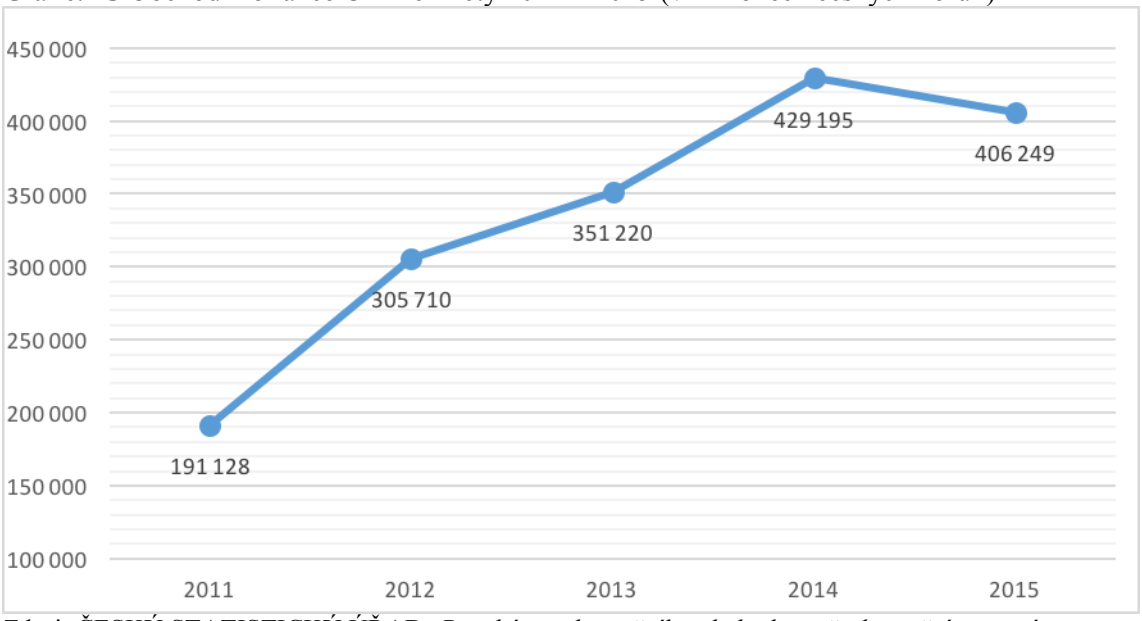
Graf č. 25 zobrazuje vývoj obchodní bilance České republiky mezi lety 2011 – 2015. Bilance v tomto období zaznamenala růstový vývoj, který je velmi pozitivní v porovnání s předchozím sledovaným obdobím, kdy v důsledku globální hospodářské krize došlo i ke snížení její hodnoty v roce 2008, ale i přesto zůstalo saldo obchodní bilance kladné. Ke snížení salda obchodní bilance došlo v roce 2015, a to o více než 5 % jeho hodnoty z roku 2014. I přesto se jedná o zanedbatelné snížení v porovnání s tím, které nastalo v minulém zkoumaném období.

V roce 2012 mělo nevětší kladný podíl na tvorbě salda obchodní bilance položka silničních vozidel. Na opačné straně, tedy položka s nejvyšším schodkem své obchodní bilance byla ropa a ropné výrobky, které měly zápornou hodnotu ve výši 130 miliard korun.[105] Nejlepší výsledky obchodní bilance Česká republika zaznamenala se státy s vyspělou ekonomikou a většinu z nich tvořily státy evropské unie, což dokládá jejich důležitou roli v zahraničním obchodě České republiky. Kladné saldo bylo zaznamenáno i u evropských států s přechodovou ekonomikou. Záporné hodnoty dosáhla obchodní bilance především se zeměmi s rozvojovou ekonomikou, kde v roce 2015 obchodní bilance zaznamenala záporné saldo ve výši 22,1 miliard korun a jednalo se tak o nárůst této záporné hodnoty v porovnání s rokem 2014 o 4,6 miliardy.[106]

[105] CZECHTRADE: *Hlavní vývojové trendy zahraničního obchodu České republiky v roce 2012*, 2013, [on-line], cit. 23.3.2017

[106] CZECHTRADE: *Hlavní vývojové trendy zahraničního obchodu České republiky za druhé čtvrtletí roku 2015*, 2016, [on-line], cit. 24.3.2017

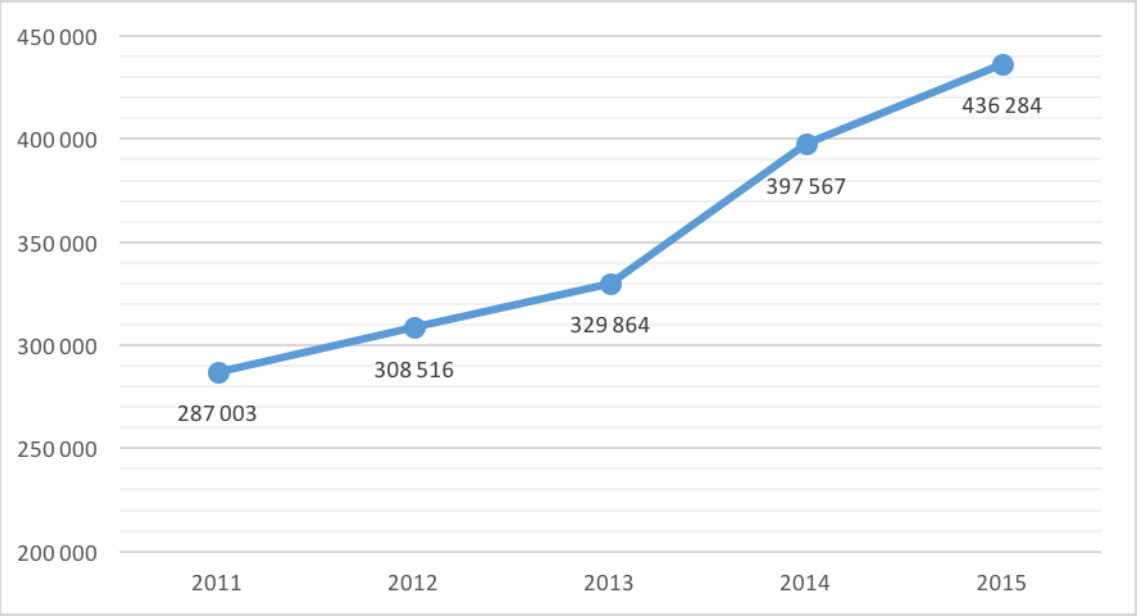
Graf č. 25 Obchodní bilance ČR mezi lety 2011 – 2015 (v milionech českých korun)



Zdroj: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Databáze zahraničního obchodu v přeshraničním pojetí*

Graf č. 26 znázorňuje vývoj obchodní bilance oddílů CZ-NACE 29 mezi lety 2011 – 2015. Je z něj patrný stabilní růstový vývoj v celém sledovaném období. Nejnižších hodnot bilance oddílu CZ-NACE 29 nabývala v roce 2011 a nejvyšších na konci sledované etapy v roce 2015, kdy zaznamenala nejvyšší hodnoty od roku 2000, což dokládá zvyšující produkci a také rostoucí závislost toho odvětví na exportu. K největšímu růstu kladného salda obchodní bilance došlo v roce 2014 a toto zvýšení činilo 20,5 % ve srovnání s rokem 2013. Rok 2015 zaznamenal také růst, ale již ne tak silný jako tomu bylo v roce předcházejícím. Tento růst činil pouze 9,7 %.

Graf č. 26 Obchodní bilance CZ-NACE 29 mezi lety 2011 – 2015 (v milionech českých korun)



Zdroj: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Databáze zahraničního obchodu v přeshraničním pojetí*

Tato podkapitola, stejně jako v minulých obdobích, obsahuje tabulku č. 12, která slouží k lepšímu zorientování se v problematice obchodní bilance oddílu CZ-NACE 29. Jsou v ní obsaženy salda hlavních skupin oddílu, které ať už kladně či záporně přispívají k obchodní bilanci oddílu CZ-NACE 29.

Tabulka č. 12 Saldo obchodní bilance jednotlivých skupin oddílu CZ-NACE 29 (v milionech českých korun)

	2011	2012	2013	2014	2015
Motorová vozidla k dopravě osob	225 988	249 478	251 234	305 973	337 456
Motorová vozidla k dopravě zboží	-6 584	-5 328	-6 499	-8 182	-12 305
Silniční traktory, návěsy	-6 671	-5 550	-7 670	-10 967	-11 694
Ostatní díly a příslušenství motorových vozidel	61 183	55 123	79 859	95 596	110 722
Karoserie (vč. Kabin) motorových vozidel	3 386	5 591	3 397	1 306	-357

Zdroj: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Databáze zahraničního obchodu v přeshraničním pojetí*

Z tabulky je patrné, že největší zásluhu na kladném saldu obchodní bilance oddílu CZ-NACE 29 mají motorová vozidla k dopravě osob, u kterých ve sledovaném období došlo ke stabilnímu růstu jejich kladného salda, které v roce 2015 dosáhlo hodnoty přes 337 miliard korun. Velmi důležitou skupinou, která má také velkou zásluhu na kladných hodnotách obchodní bilance je skupina dílů a příslušenství, která také zaznamenala rychlý růst svého kladného salda obchodní bilance. Od začátku sledovaného období navýšila své kladné saldo o téměř 50 miliard korun. Kladné saldo bylo zaznamenáno i u skupiny karoserií, které bohužel přešlo v roce 2015 do záporných hodnot, které sice nejsou závratné, ale i tak pozitivně nepřispívají k tvorbě obchodní bilance.

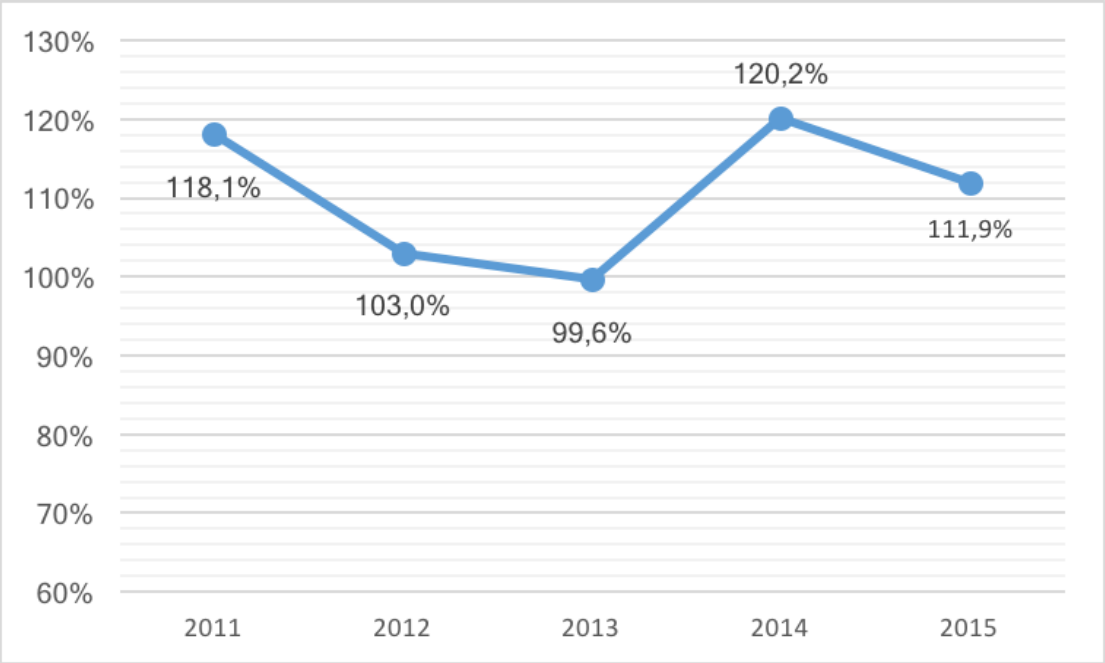
Naopak se schodkem salda obchodní bilance se potýká skupina motorových vozidel pro přepravu zboží a skupina silničních traktorů, návěsů. U první zmíněné skupiny došlo k téměř dvojnásobnému navýšení schodku salda během sledovaného období. U skupiny silničních traktorů je situace velmi podobná a v roce 2015 tato skupina zaznamenala schodek obchodní bilance v hodnotě přesahující 11,6 miliardy korun.

2.3.4 Vývoj tržeb výrobců v oddílu „Výroba motorových vozidel (kromě motocyklů), přívěsů a návěsů“

Tato podkapitola se zabývá vývojem tržeb výrobců v oddílu CZ-NACE 29 mezi lety 2011 – 2015. Je zde použit stejný postup jako v podkapitole 2.1.4 a 2.2.4, který je založen na bazickém indexu tržeb a jako bazický bod byl zvolen rok 2010.

Graf č. 27 zachycuje vývoj tržeb výrobců v oddílu CZ-NACE 29 mezi lety 2011 až 2015. Z grafu je patrné, že se tržby ve sledovaném období nevyvíjely stejnoměrně, ale v roce 2012, 2013 a 2015 klesly ve srovnání s předchozími roky. Nejvyšší hodnoty byly zaznamenány v roce a 2014. Hodnoty 118,1 % tržby dosáhly hned v úvodu sledovaného období v roce 2011 a nejvyšší hodnota bazického indexu tržeb byla zaznamenána v roce 2014, kdy tržby dosáhly 120,2 % tržeb z roku 2010. Nejnižší tržby byly zachyceny v roce 2013, kdy se dostaly pod úroveň výchozího bodu a dosáhly jen 99,6 % tržeb z roku 2010.

Graf č. 27 Vývoj tržeb v oddílu CZ-NACE 29 mezi lety 2011 – 2015



Zdroj: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Veřejná databáze – Tržby z průmyslové činnosti*

Za dobrými výsledky tržeb z roku 2011 stojí všechny skupiny tohoto oddílu, kterým se v tomto roce dařilo. Především výrobcům motorových vozidel, kde se navyšovala produkce jak osobních automobilů, tak i autobusů. Dařilo se také výrobcům nástaveb a autodílů. Zejména potom u výrobců autodílů se projevila zvýšená produkce motorových vozidel jak v tuzemsku, tak i v Německu nebo na Slovensku.[107] Nejnižší hodnota tržeb naměřená v roce 2013 byla doprovázena především ukončením výroby ve společnosti AVIA a také ve skupině výroby dílů a příslušenství došlo k redukci či úplného zastavení výroby, což se projevilo na tržbách celého oddílu.[108] Naopak v roce 2014 došlo k rapidnímu nárůstu tržeb, na kterém se nejvíce podílela výroba dílů a příslušenství a také výroba motorových vozidel i když menším dílem než tomu je u výroby dílů.[109]

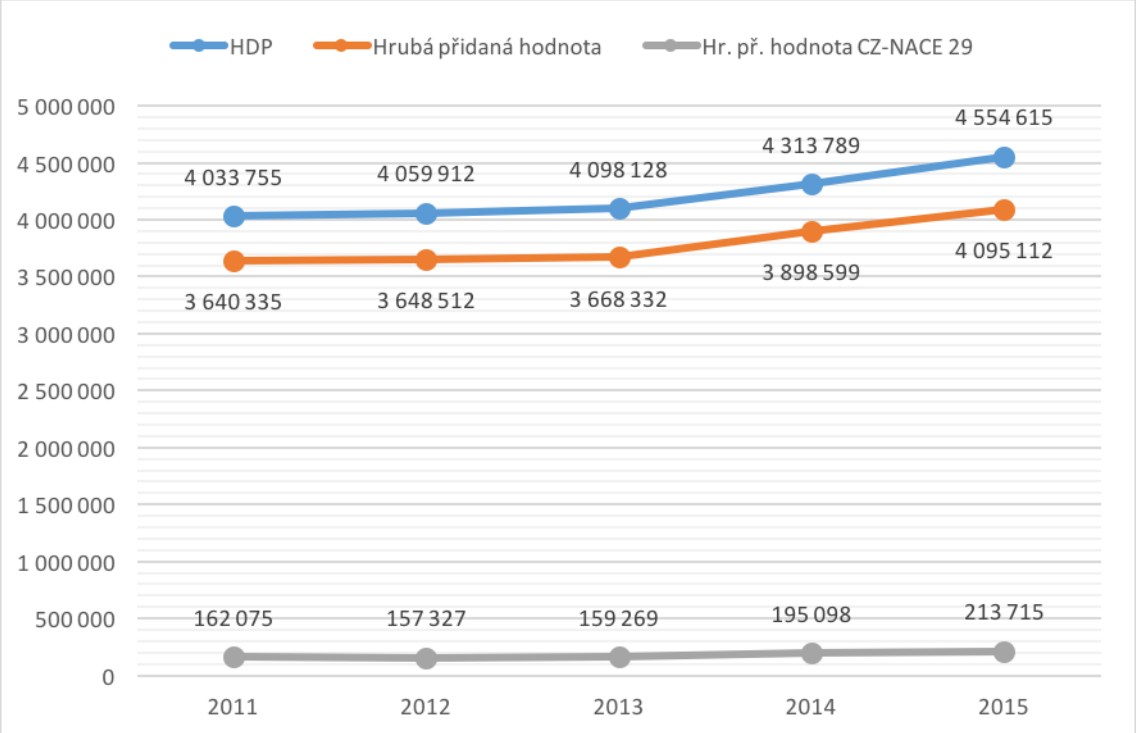
2.3.5 Vývoj podílu automobilového průmyslu na HDP

Tato podkapitola se zabývá vývojem podílu oddílu CZ-NACE 29 na HDP a hrubé přidané hodnotě České republiky v letech 2011 – 2015.

[107] MPO: *Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2011,* 2012, [on-line], cit. 10.3.2017
[108] MPO: *Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2013*, 2014, [on-line], cit. 14.3.2017
[109] MPO: *Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2014*, 2015, [on-line], cit. 14.3.2017

Graf č. 28 zobrazuje vývoj HDP, Hrubé přidané hodnoty České republiky a hrubé přidané hodnoty oddílu CZ-NACE 29 mezi lety 2011 – 2015. Z grafu je patrné, že křivky HDP a hrubé přidané hodnoty ČR mají během všech let ve sledovaném období rostoucí charakter. Hrubá přidaná hodnota navýšila svou hodnotu od začátku do konce sledovaného období téměř o 500 miliard korun. K největšímu nárůstu hrubé přidané hodnoty i HDP došlo v roce 2015 a tento nárůst činil více než 200 miliard korun. Bohužel se toto nedá konstatovat u křivky hrubé přidané hodnoty oddílu CZ-NACE 29, který zaznamenala mírný propad v roce 2012 o necelých 5 miliard korun. Růstový vývoj byl zaznamenán až od roku 2013 a trval až do konce sledovaného období, kde hrubá přidaná hodnota CZ-NACE 29 dosáhla hodnoty přesahující 213 miliard korun.

Graf č. 28 Vývoj HDP, hrubé přidané hodnoty ČR a hrubé přidané hodnoty CZ-NACE 29 mezi lety 2011 – 2015 (v milionech českých korun)



Zdroj: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Databáze národních účtů;* OECD: *Statistics application – data and metadata for OECD countries and selected non-member economies*

Za nevýrazným růstem HDP a hrubé přidané hodnoty České republiky stojí především slábnoucí poptávka, kterou ovlivnily opatření týkající se veřejných rozpočtů.

Projevilo se to na chování domácností, ale i podnikatelského sektoru.[110] Tato situace pokračovala i začátkem roku 2013, ale v jeho průběhu se začala pomalu zlepšovat. Pozitivní vliv na HDP měla v tomto roce konečná spotřeba, naopak k pomalému růstu ekonomiky přispěly především nízké investice.[111] HDP roku 2014 zaznamenalo 2% růst, pod kterým se podepsala jen domácí poptávka. Za pozitivním vývojem domácí poptávky stojí rostoucí ekonomická aktivita, růst disponibilního důchodu a také zvýšená spotřeba sektoru vlády.[112] V roce 2015 HDP vzrostlo o 4,3 % v porovnání s rokem 2014. To představovalo největší nárůst HDP v posledních 8 letech. Nejrychleji rostoucí složkou HDP byly v tomto roce investice, které meziročně vzrostly o 7,4 %. Dále se na pozitivním vývoji HDP projevily rostoucí výdaje na konečnou spotřebu, jejichž největší část tvořily výdaje domácností. A stejně jako v předcházejícím roce se na růstu HDP pozitivně projevila i rostoucí spotřeba vlády.[113]

Co se týče vlivu HDP na export automobilového průmyslu, pak je možné z dat vysledovat určitou korelaci, ke které v tomto období došlo. Jak HDP, tak i vývoz oddílu CZ-NACE 29 měly růstový vývoj v celém sledovaném období a u obou ukazatelů došlo k největšímu nárůstu v roce 2014. Dá se tedy konstatovat, že růst HDP měl v tomto období vliv na růst vývozu automobilového průmyslu. To samé se dá samozřejmě říci i obráceně, protože vývoz oddílu CZ-NACE 29 se pozitivně podílí na tvorbě HDP České republiky. Toto pozorování je v souladu s údaji, které lze nalézt v různých literárních zdrojích.[114],[115] Graf s porovnáním obou ukazatelů je uveden v příloze č. 9.

Tabulka č. 13 zobrazuje hodnoty hrubé přidané hodnoty České republiky, hrubé přidané hodnoty oddílu CZ-NACE 29 a jeho podíl na celkové hrubé přidané hodnotě v období mezi lety 2011 – 2015. Na začátku sledovaného období v roce 2011 činil tento podíl 4,45 % a v roce 2012 zaznamenal mírný pokles na 4,31 %. Ve zbytku sledovaného období již docházelo pouze k růstu tohoto podílu. V roce 2013

[110] MPO: *Analýza vývoje ekonomiky ČR za rok 2012*, 2013, [on-line], cit. 22.2.2017

[111] MPO: *Analýza vývoje ekonomiky ČR za rok 2013*, 2014, [on-line], cit. 24.2.2017

[112] MPO: *Analýza vývoje ekonomiky ČR za rok 2014*, 2015, [on-line], cit. 26.2.2017

[113] MPO: *Analýza vývoje ekonomiky ČR za rok 2015*, 2016, [on-line], cit. 26.2.2017

[114] RAMEY, V. and Vine, D., *"Tracking the source of the decline in GDP volatility: An analysis of the Automobile Industry"*, 2005, Finance and Economics discussion Series

[115] KALLSTROM H., "*Why GDP and automotive industry growth are related*", 2015, Investing in the automotive industry – what you need to know, Vol. 2015, no. 16

ještě nepřekonal svoji hodnotu z roku 2011, ale velmi se k ní se svými 4,43 % přiblížil. V roce 2013 tento podíl tvořil již 5 % na celkové přidané hodnotě České republiky a v roce 2015 došlo k největšímu nárůstu tohoto podílu a zároveň k dosažení nejvyšší hodnoty ve sledovaném období, která dosáhla 5,21 %.

Tabulka č. 13 Hrubá přidaná hodnota ČR a hrubá přidaná hodnota oddílu CZ-NACE 29 (v milionech českých korun), podíl CZ-NACE 29 na celkové přidané hodnotě

	Hrubá přidaná hodnota	Hr. Přidaná hodnota CZ-NACE 29	Podíl CZ-NACE na hrubé přidané hodnotě
2011	3 640 335	162 075	4,45%
2012	3 648 512	157 327	4,31%
2013	3 668 332	159 269	4,43%
2014	3 898 599	195 098	5,00%
2015	4 095 112	213 715	5,21%

Zdroj: OECD: *Statistics application – data and metadata for OECD countries and selected non-member economies*

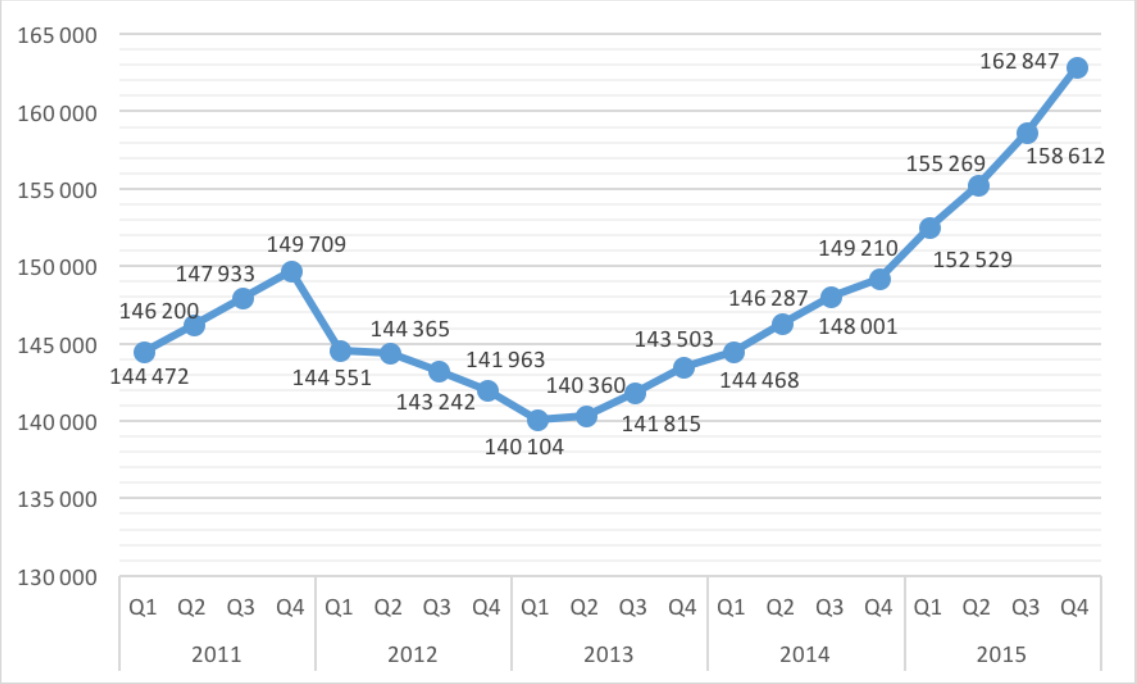
2.3.6 Vývoj zaměstnanosti a mezd v automobilovém průmyslu

Tato podkapitola se zaměřuje na vývoj zaměstnanosti a mezd v automobilovém průmyslu v období mezi lety 2011 – 2015 a vychází z kvartálních dat Českého statistického úřadu.

Graf č. 29 zobrazuje vývoj počtu zaměstnanců v oddílu CZ-NACE 29 mezi lety 2011 – 2015. Z grafu lze vypozorovat rostoucí počet zaměstnanců během prvního roku sledovaného období ve všech jeho kvartálech. V posledním kvartálu tohoto roku bylo v automobilovém průmyslu zaměstnáno 149 709 osob. Opačná situace nastala během roku 2012, kdy ve všech čtyřech kvartálech docházelo k postupnému snižování počtu zaměstnanců. Na konci tohoto roku bylo zaměstnaných v automobilovém průmyslu o téměř 8 tisíc méně. Tento vývoj pokračoval ještě v prvním kvartálu roku 2013. K převratu došlo ve druhém kvartálu tohoto roku, kdy došlo k nepatrnému

navýšení počtu zaměstnanců. Od tohoto kvartálu již docházelo ke stabilnímu navyšování počtu zaměstnaných osob v automobilovém průmyslu. K překonání počtu zaměstnanců ze čtvrtého kvartálu roku 2011 došlo v prvním kvartálu roku 2015, kdy již bylo zaměstnáno 152 529 osob. V tomto roce byl nárůst zaměstnanců ve sledovaném období největší a na konci sledovaného období v automobilovém průmyslu pracovalo 162 847 zaměstnanců. Celkově vzrostl počet zaměstnanců po sledované období o téměř 13 %, jde o střední hodnotu ve srovnání s pozorováním v letech 2000 – 2010 (viz kapitola 2.1.6 a 2.2.6). V roce 2012 klesl počet zaměstnanců o téměř 7 %, což není v souladu s celkovým nárůstem zaměstnanosti, který pro rok 2012 činil 0.4 %.[116] V roce 2015 vzrostl počet zaměstnanců o více než 9 %, což je výborný výsledek s porovnáním s celkovým růstem, který činil pouze 1.4 %. Tento 9% vzestup zaměstnanosti, ve zpracovatelském průmyslu, k tomuto celkovému růstu podstatně přispělo.[117]

Graf č. 29 Vývoj počtu zaměstnanců v oddílu CZ-NACE 29 mezi lety 2011 – 2015



Zdroj: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Průmysl, energetika - časové řady*

[116] ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Zaměstnanost a nezaměstnanost podle výsledků VŠPS – 4. čtvrtletí 2012*, 2013, [on-line], cit. 20.3.2017

[117] ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Zaměstnanost a nezaměstnanost podle výsledků VŠPS – 4. čtvrtletí 2015*, 2016, [on-line], cit. 20.3.2017

Veškerá kvartální data týkající se vývoje počtu zaměstnanců jsou přepočítaná také na roční a uvedena v příloze č. 3.

V roce 2011 zaznamenala největší nárůst zaměstnanců výroba autodílů. Co se týče automobilek, tak k největšímu nabírání nových zaměstnanců došlo v Hyundaii, která spustil během tohoto roku třetí směnu a také automobilka Škoda Auto, která navýšila svoji produkci a v návaznosti na tuto skutečnost musela navýšit počet zaměstnaných osob.[118] Za snížením počtu zaměstnanců v roce 2012 a v prvním kvartálu roku 2013 stojí zefektivňování výroby a snižování nákladů společností v automobilovém průmyslu. Do toho poklesu se také projevilo ukončení výroby společnosti AVIA v roce 2013.[119] Rok 2015 se zapsal jako rekordní co do počtu zaměstnaných osob v tomto odvětví a dokonce překonal předkrizovou úroveň zaměstnanosti z roku 2008, která je zkoumána v předchozí kapitole praktické části práce.

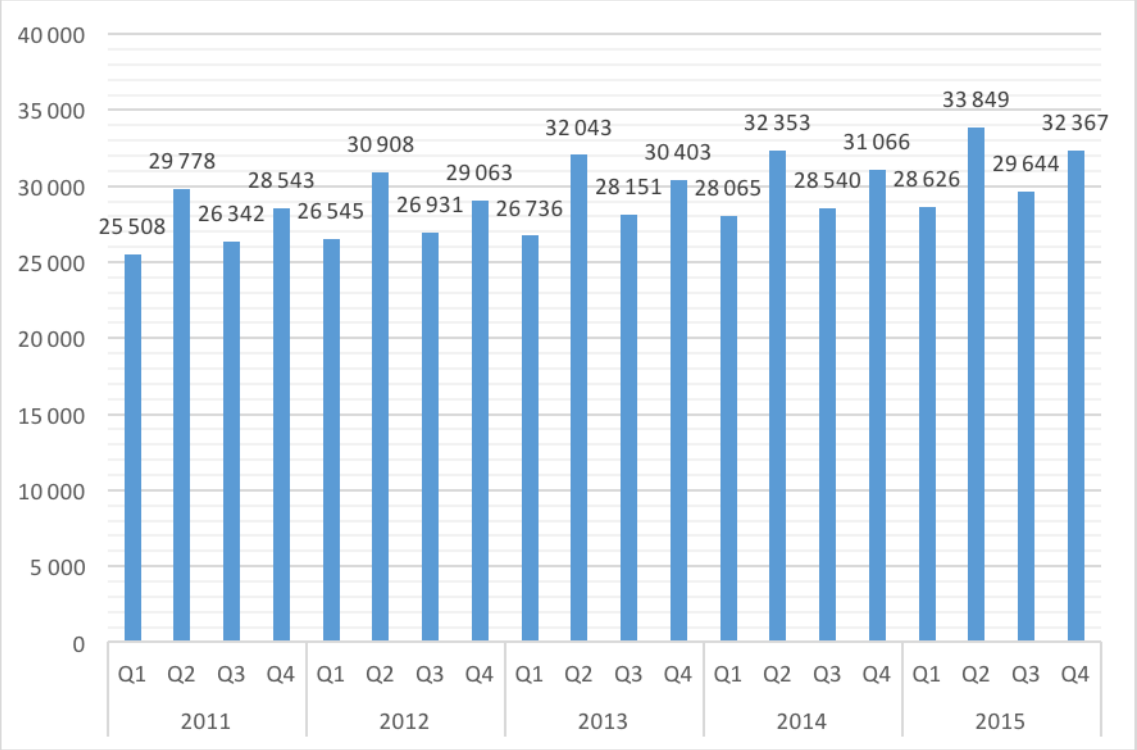
Druhá polovina této podkapitoly se stejně jako v předchozích dvou zkoumaných obdobích zaměří na vývoj hrubé měsíční mzdy v oddílu CZ-NACE 29 mezi lety 2011 až 2015 a také vychází z kvartálních dat Českého statistického úřadu.

Graf č. 30 zobrazuje vývoj průměrných hrubých mezd v oddílu CZ-NACE 29 mezi lety 2011 – 2015. Stejně jako tomu bylo v minulých obdobích i zde je patrné, že během každého roku mzdy dosahovaly svých nejvyšších hodnot ve druhém a čtvrtém kvartálu a naopak nejnižších v kvartálu prvním a třetím. Z grafu je patrné, že mzdy ve sledovaném období stabilně rostly v porovnání jednotlivých kvartálů. Nevyšší průměrná hrubá mzda byla naměřena ve druhém kvartálu roku 2015 a dosáhla hodnoty 33 849 korun. Naopak nejnižší mzda byla zaznamenána hned na začátku sledované časové etapy, kdy v prvním kvartálu roku 2011 dosáhla pouhých 25 508 korun. V minulých sledovaných obdobích nejvyšší mzdy bylo dosaženo vždy ve čtvrtém kvartálu posledního roku, zatímco v období mezi lety 2011 – 2015 byla nejvyšší mzda zaznamenána v druhém kvartálu roku 2015.

[118] MPO: *Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2011*, 2012, [on-line], cit. 10.3.2017
[119] MPO: *Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2013*, 2014, [on-line], cit. 14.3.2017

Růst mezd zaznamenal ve sledovaném období rovnoměrný nárůst, zatímco produktivita práce zaznamenala výraznější nárůst až v roce 2014. To způsobilo, že v roce 2011 a 2012 růst mezd předstihl růst produktivity práce. Ke stabilnímu zvyšování mezd i přes neodpovídající produktivitu práce vedl společnosti v automobilovém průmyslu nedostatek pracovní síly. Společnosti se tedy uchylovaly ke zvyšování mezd, aby si udržely či nalákaly nové pracovníky. Mzdy v automobilovém průmyslu za posledních deset let vzrostly o celých 47 % a jsou o zhruba čtvrtinu vyšší, než jsou průměrné hrubé mzdy v české ekonomice.[120]

Graf č. 30 Vývoj průměrných hrubých mezd zaměstnanců CZ-NACE 29 mezi lety 2011 – 2015 (v českých korunách)



Zdroj: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Průmysl, energetika - časové řady*

Veškerá kvartální data týkající se průměrných hrubých mezd jsou také přepočítaná na roční a uvedena v příloze č. 6.

[120] MPO: *Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2015*, 2016, [on-line], cit. 14.3.2017

2.3.7 Vyhodnocení období 2011 – 2015

Produkce automobilového průmyslu na začátku sledovaného období navázala na růst z roku 2010. Tento růst byl zastaven v roce 2012, kdy se produkce i přes nejvyšší počet vyrobených osobních automobilů v historii, snížila. Za tímto poklesem stojí především velmi nízká produkce nákladních automobilů, která se projevila na celkové produkci oddílu CZ-NACE 29. Od roku 2013 produkce začala opětovně růst a to především zásluhou dvou největších tuzemských automobilek Škoda Auto a Hyundai. Zásluhu na tomto růstu si připsala i výroba autobusů, která v roce 2014 zaznamenala rekordní počet vyrobených vozidel.

I v tomto sledovaném období automobilový průmysl potvrdil svůj silně proexportní postoj. Vývoz oddílu CZ-NACE 29 po celou dobu zkoumané časové etapy zaznamenával růstový vývoj, který zrychlil své tempo od roku 2013. Za pozitivními výsledky vývozu automobilového průmyslu stojí evropská poptávka po vozidlech tuzemské výroby a navyšující se výroba automobilek na Slovensku a Německu, do kterých dodávají své výrobky čeští výrobci dílů a příslušenství.

Z pohledu obchodní bilance automobilový průmysl pokračoval i v tomto období v kladném saldu, kterým pozitivně přispíval k celkové obchodní bilanci České republiky. Nejvíce se pod kladným saldem obchodní bilance oddílu CZ-NACE 29 podílela výroba motorových vozidel k přepravě osob a výroba dílů a příslušenství.

Vývoj tržeb v automobilovém průmyslu nebyl tak jednoznačný, jako tomu bylo například u vývozu. Tržby zaznamenaly i pokles v letech 2012, 2013 a 2015 v porovnání s roky, které jim předcházely. Za nejnižšími tržbami v roce 2013 stálo zejména ukončení výroby společnosti AVIA a naopak za nejvyšším nárůstem v roce 2014 se největší měrou podíleli výrobci dílů a příslušenství.

Na celkové produkci ekonomiky České republiky se oddíl CZ-NACE 29 podílel čím dál větší měrou i když v roce 2012 došlo k mírnému poklesu tohoto podílu na 4,31 %, ale v dalších letech sledovaného období svůj podíl stabilně navyšoval až na 5,21 % v roce 2015.

Počet zaměstnanců v automobilovém průmyslu zaznamenal růst během roku 2011, který byl přerušen výrazným poklesem počtu zaměstnaných osob v roce 2012. Tento pokles byl způsoben především zefektivňováním a snižováním nákladů společností v automobilovém průmyslu, což mělo za následek snížený počet zaměstnaných osob. Ve zbytku zkoumaného období počet zaměstnanců začal opětovně růst a překonal předkrizovou úroveň z roku 2008.

Mzdy v automobilovém průmyslu během let 2011 – 2015 stabilně rostly i přesto, že nedocházelo ke stejnému růstu produktivity práce. Mzdy rostly z důvodu nedostatku pracovní síly, což vedlo společností v automobilovém průmyslu k navyšování hrubých měsíčních mezd, čímž si chtěly udržet či přilákat nové zaměstnance.

Závěr

Téma bakalářské práce jsem si zvolil z důvodu jeho velké důležitosti, jakožto klíčového odvětví českého národního hospodářství, a také z důvodu jeho aktuálnosti. Míru aktuálnosti a důležitosti tohoto tématu jsem zpozoroval po propuknutí skandálu tzv. „Dieselgate" v září 2015, skandálu převážně mediálního charakteru, který mohl velmi negativně ovlivnit hospodaření naší největší automobilky Škoda Auto a tím také ohrozit ekonomiku celého státu. Od propuknutí skandálu se jak mezi odborníky a analytiky, tak i celým spektrem společnosti živě diskutuje následující otázka: „Je závislost českého národního hospodářství na automobilovém průmyslu příliš velká či dokonce nebezpečná?". Zajisté odpověď na tuto otázku je velmi komplexní, automobilový průmysl je komplexním sektorem s velkou přidanou hodnotou, který není snadné nahradit. Má také vysokou míru provázanosti na jiné sektory, ať už přímou či nepřímou. Jedná se o celý sektor subdodavatelů, o velké investice do výzkumu a vývoje, také o pozitivní vliv na rozvoj technického školství. Obecně automobilový průmysl zvyšuje efektivitu a produktivitu práce napříč sektory.

Dalším důvodem pro volbu tématu mé bakalářské práce je možná stagnace či pokles tohoto odvětví, nejen z důvodu nenadálých událostí, skandálů či prudké změně v cenách pohonných hmot, ale také z důvodu nedostatečné míry inovací a vývoje

nových technologií, jako např. elektromobilita, která by mohla způsobit skokovou změnu v hospodaření automobilek s konvenčními technologiemi. Dalším důvodem byl také možný dopad sdílené, digitální a cirkulární ekonomiky, která může přirozeně vést ke klesání zájmu o automobily, a to převážně v Evropě. Proto jsem se rozhodl ve své práci systematicky analyzovat a kvantifikovat podíl automobilového průmyslu v ČR na HDP, exportu a trhu práce, také jeho pozicí v globálním kontextu, jeho vlivu na zahraniční obchodní bilanci a jeho provázaností s národní ekonomikou.

Při psaní práce se můj předpoklad o důležitosti tématu potvrdil a níže jsou popsány výsledky analýz ve smyslu míry vlivu tohoto odvětví a tím i rizika, které přináší jeho možný pokles či stagnace.

Teoretická část práce v úvodu vymezuje automobilový průmysl dle specifikace ekonomických činností NACE a objasňuje jeho zařazení do klasifikace CZ-NACE 29. Hlavní část popisuje vývoj českého automobilového průmyslu mezi lety 2000 – 2015, kde se práce zaměřuje na události, které měly na tento vývoj největší vliv. Mezi tyto události bezesporu patří zahájení výroby v automobilkách Hyundai a TPCA a také globální hospodářská krize, která silně zasáhla nejen automobilový průmysl. Práce se dále zabývá regionální strukturou českého automobilového průmyslu, kde mezi nejdůležitější kraje patří Středočeský kraj, Moravskoslezský kraj a hl. m. Praha. Je zde i popis teritorií zahraničního obchodu a postavení tuzemského automobilového průmyslu ve světě z pohledu produkce. V čele vývozu i dovozu stojí Německo, které má v obou směrech zahraničního obchodu více než 30% podíl. Na tento trh jsou nejvíce orientované automobilky Škoda Auto a Hyundai. Zatímco pro třetí největší tuzemskou automobilku TPCA je ze zahraničních trhů nejdůležitější Velká Británie. V globálním postavení si Česká republika vzhledem ke své velikosti vede velmi dobře. V celkové produkci osobních automobilů, která v roce 2015 dosáhla produkce 1,3 milionu kusů, zaujímala 12. příčku. Při přepočítání počtu vyrobených vozidel na 1000 obyvatel se umístila na 2. místě hned za Slovenskem.

Praktická část se pro lepší efektivitu systematické analýzy dělí do třech časových intervalů. V každém tomto intervalu byl vyhodnocen vývoj a podíl automobilového průmyslu na produkci, exportu, obchodní bilanci a HDP. Je zde také vývoj tržeb

subjektů v oddílu CZ-NACE 29, vývoj zaměstnanosti a vývoj průměrných hrubých mezd.

Vývoj produkce oddílu CZ-NACE 29 v celém sledovaném období začal v roce 2000 růstem, kdy se ekonomika dostávala z recese, kterou byla postihnuta v letech 1997 – 1999. Tento růst byl pod tíhou událostí, jako byly povodně a kolísaní kurzu české koruny v roce 2002 zpomalen. Zrychlený růst nastal až v roce 2004 po ústupu těchto negativních událostí a dále pokračoval i v roce 2005, kdy se na zvýšené produkci nejvíce projevilo spuštění výroby nové automobilky TPCA. V následujících dvou letech se dařilo produkci stále navyšovat především zásluhou dvou největších tuzemských automobilek Škoda Auto a TPCA. Na tomto růstu se také podílela zvýšená produkce nákladních automobilů a růst výroby ve skupině autodílů a příslušenství, které pomohlo přesouvání výroby ze západní do střední Evropy. Po několika letém růstu produkce došlo v roce 2008 k mírnému snížení, kdy se začala projevovat globální hospodářská krize a v jejím důsledku došlo ke snížení zahraniční poptávky, což se rychle projevilo na proexportně zaměřeném automobilovém průmyslu. I přes tuto skutečnost se podařilo odvrátit silný pokles produkce díky zahájení výroby v automobilce Hyundai. Horší situace nastala v roce 2009, kdy se již naplno projevila hospodářská krize a silně zasáhla automobilový průmysl. Následky této krize se podařilo zmírnit zavedením šrotovného v sousedních zemích, které mělo za následek mírné zvýšení poptávky po nových vozidlech. Opačný vývoj nastal v roce 2010, kdy k velmi rychlému růstu produkce, který činil v meziročním srovnání více než 20 %, přispělo nečekaně rychlé zotavení německého hospodářství, kam směřuje značná část produkce českého automobilového průmyslu. Po roce 2010 produkce zaznamenávala růst, s výjimkou roku 2012, ve kterém ukončila výrobu společnost AVIA a tato skutečnost se nepříznivě projevila na produkci celého oddílu. Po roce 2012 produkce zaznamenávala rekordní tempa růstu, které byly způsobeny stále se navyšující produkcí tuzemských automobilek a na ně navázaných dodavatelů. Co se týče podílu produkce oddílu CZ-NACE 29 na celkové produkci české ekonomiky, tak až na pár nepříznivých let (především během hospodářské krize), se podíl navyšoval z hodnoty 5,66 % v roce 2000 až na hodnotu 10,28 % v roce 2015.

Automobilový průmysl je odvětví silně zaměřené na vývoz svých výrobků do zahraničí a tuto skutečnost potvrzoval v celém zkoumaném období. Také se projevila citlivost tohoto průmyslu na zahraniční poptávku, její snížení je možné vysledovat v letech 2002, 2008 a 2009. V těchto letech došlo ke snížení zahraniční poptávky jako důsledku zpomalení hospodářského růstu či globální krize a silně se projevila jak na vývozu, tak na produkci tohoto oddílu. I přesto je z dat jasně pozorovatelný celkový růst vývozu ve sledovaném období, který táhli především výrobci motorových vozidel v čele s automobilkou Škoda Auto. Největší nárůst vývozu zaznamenal automobilový průmyslu během zkoumaného období v roce 2004, po vstupu České republiky do Evropské Unie, a po roce 2013, kdy se začala rychle zvyšovat zahraniční poptávka po vozech vyšší třídy a kdy vývozu také napomohla zvýšená produkce automobilek v sousedních zemích, do kterých své produkty dodávají tuzemští výrobci. Co se týče podílu vývozu automobilového průmyslu na celkovém vývozu České republiky, je zřejmé, že vývoz tohoto odvětví je pro českou ekonomiku čím dál více důležitý. Automobilový průmysl, během sledovaného období, zvýšil svůj podíl na celkovém vývozu o více než 4 % a dostal se k hranici 20% podílu na celkovém vývozu ČR, a to v roce 2015.

U obchodní bilance oddílu CZ-NACE 29 se dá s jistotou konstatovat, že velmi pozitivně ovlivňuje celkovou obchodní bilanci České republiky. Již od počátku sledovaného období se udržuje v kladných hodnotách. Toto kladné saldo v průběhu let 2000 – 2015 neustále rostlo s výjimkou roku 2002 a 2008, kde se projevil pokles zahraniční poptávky. I přesto se udrželo v kladných číslech a od roku 2000 do konce zkoumaného období zvýšilo svoji obchodní bilanci více než pětinásobně. Největší zásluhu na kladném saldu mají výrobci motorových vozidel k dopravě osob a výrobci dílů a příslušenství, kteří se po celou dobu pohybovali ve vysokých hodnotách kladné obchodní bilance.

Ve zkoumaném období došlo i k celkovému nárůstu tržeb. Pokles byl zaznamenán pouze v případě hospodářské krize, ukončení výroby některé z významnějších automobilových společností či jiných vnějších vlivů jako například snížení výroby motorových vozidel v Německu. V konečném důsledku rostoucí tendence tržeb odrážela úspěšnost tohoto odvětví, jehož společnosti přijímaly opatření

na snížení nákladů či zvýšení kvality výrobků, které měly za důsledek celkové zvyšování mezd.

Automobilový průmysl potvrdil svou důležitost pro národní hospodářství i z pohledu HDP a hrubé přidané hodnoty. Podíl oddílu CZ-NACE 29 na hrubé přidané hodnotě České republiky sice nezaznamenával stabilní růst a dokonce lze pozorovat v některých letech i pokles tohoto podílu. I přesto ale ve výsledku během sledovaného období svůj podíl na hrubé přidané hodnotě celkově navýšil a potvrdil tak svou pozici jednoho z nejdůležitějších odvětví tuzemského hospodářství. Celkově svůj podíl od roku 2000 do roku 2015 navýšil o více než 3 % a dostal se na hodnotu 5,21 % z celkové hrubé přidané hodnoty České republiky. Co se týče otázky, zda má růst HDP pozitivní vliv na růst vývozu automobilového průmyslu, tak se nedá konstatovat, že by se dala vypozorovat stabilní korelace mezi těmito dvěma ukazateli. Pouze v období mezi lety 2011 – 2015 měli velmi podobný vývoj, ale ve zbylých dvou časových etapách se jejich vývoj velmi odlišoval.

V oddílu CZ-NACE 29 byl zaznamenán nárůst počtu zaměstnanců od začátku do konce sledovaného období téměř o 60 000. Tento nárůst nebyl stabilní během celého období. Počet zaměstnanců poklesl během globální hospodářské krize, ale také během let 2012 a 2013 z důvodu snižování nákladů a zefektivňování výroby. I přesto celkový nárůst zaměstnanců v tomto odvětví odráží jeho prosperitu a rozšiřování výrobních kapacit. Naopak u vývoje průměrných hrubých mezd byl vývoj velmi stabilní. Nijak výrazně hodnotu mezd neovlivnila ani hospodářská krize a to především díky kolektivním smlouvám a rigiditě mezd, které zabránily výraznějšímu snížení. Mzdy rostly i v období po hospodářské krizi a napříč tomu, že za růstem mezd zaostával růst produktivity práce. Společnosti v automobilovém průmyslu se ke zvyšování mezd uchylovaly kvůli nedostatku pracovní síly.

V průběhu práce došlo k potvrzení hypotézy, že nárůst exportu automobilového průmyslu má pozitivní vliv na vývoj tržeb výrobců tohoto odvětví. V prvních deseti letech zkoumaného období došlo k téměř totožnému vývoji obou ukazatelů. Snížení či zvýšení tržeb a vývozu bylo téměř ve všech situacích způsobeno pohybem zahraniční poptávky. Ukázalo se, že největší vliv na vývoj těchto veličin měla zahraniční poptávka

z vyspělých ekonomik a to zejména Německa. Silně se na vývozu automobilového průmyslu podepsaly všechny jevy, které se v této zemi udály. Mezi ty, které se nejvíce projevily, bezesporu patří snížení produkce německých automobilek během globální hospodářské krize, které mělo za následek snížení vývozu a tržeb českých výrobců či naopak rychlé zotavení německého hospodářství z této krize, což mělo za následek rapidní růst obou veličin. V posledních pěti letech zkoumaného období sice nebyl vývoj obou ukazatelů totožný, když se na vývoji hodnoty tržeb projevily i další faktory, jako například ukončení výroby ve společnosti AVIA, které měly za důsledek jejich snížení. I přesto v tomto období rostoucí vývoz pozitivně ovlivňoval hodnotu tržeb, které se například v roce 2011 zvýšily díky rostoucí výrobě motorových vozidel v Německu a na Slovenku, kam dodávají své produkty tuzemští výrobci autodílů.

S ohledem na vysokou citlivost automobilového průmyslu na zahraniční poptávku spatřuji jako užitečné zaměření dalšího výzkumu na systematickou analýzu postupného přesměrovávání tuzemských výrobců na trhy s rozvíjející se ekonomikou jako je například Čína či Indie.

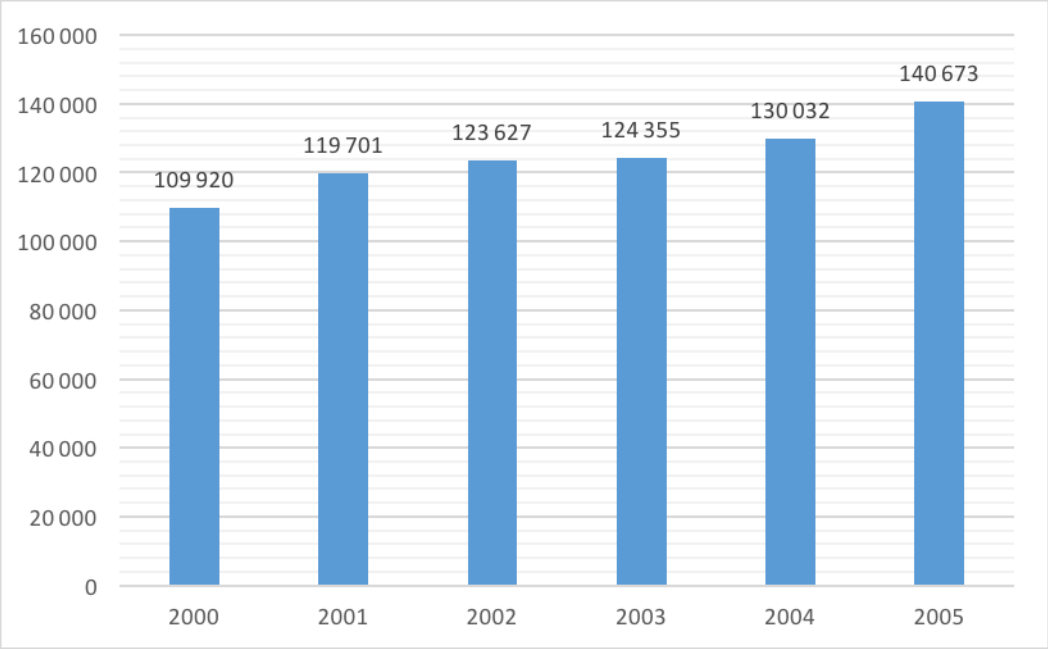
Seznam použitých zkratek

ČNB	Česká Národní Banka
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český Statistický Úřad
EUR	Euro
EU	Evropská Unie
HDP	Hrubý Domácí Produkt
HMMC	Hyundai Motor Manufacturing Company
OECD	Organization for Economic Co-operation and Development
OKEČ	Odvětvová Klasifikace Ekonomických Činností
NACE	Statistická klasifikace ekonomických činností
MPO	Ministerstvo Průmyslu a Obchodu
Q	Kvartál
SITC	Standard International Trade Classification
TPCA	Toyota Peugeot Citroen Automobile

Přílohy

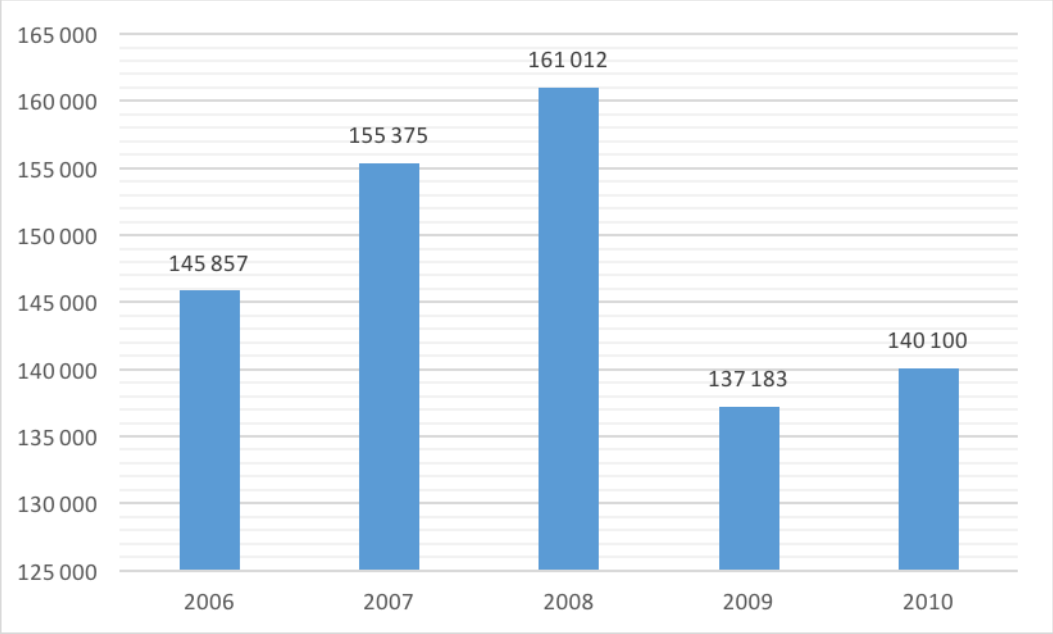
Vývoj průměrného počtu zaměstnanců v automobilovém průmyslu

Příloha č. 1 Průměrný počet zaměstnanců mezi lety 2001 – 2005



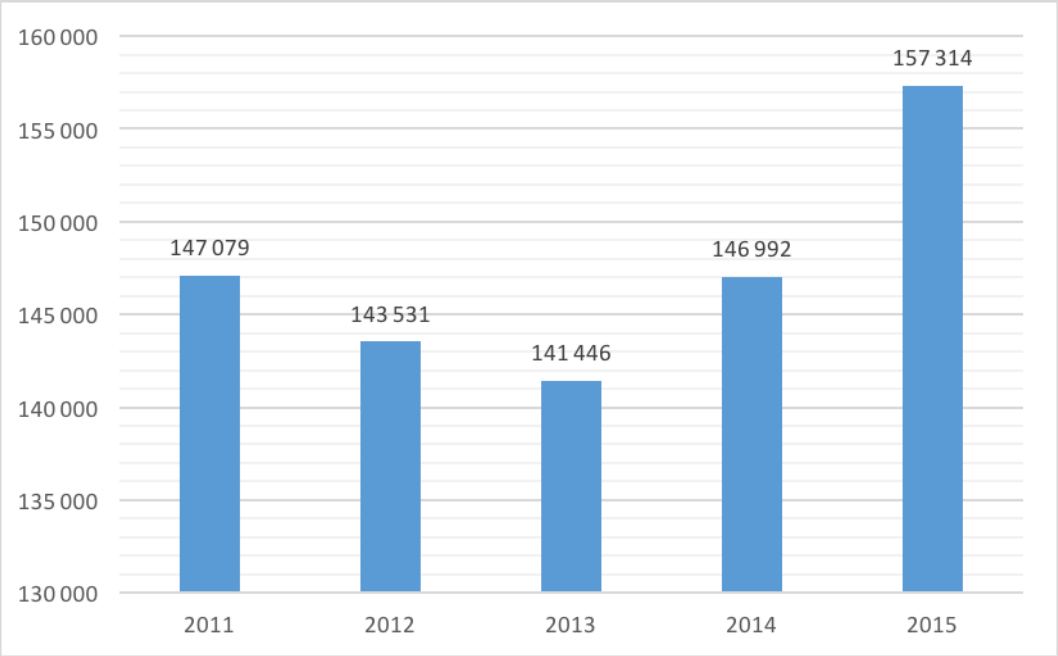
Zdroj: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Průmysl, energetika - časové řady*

Příloha č. 2 Průměrný počet zaměstnanců mezi lety 2006 – 2010



Zdroj: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Průmysl, energetika - časové řady*

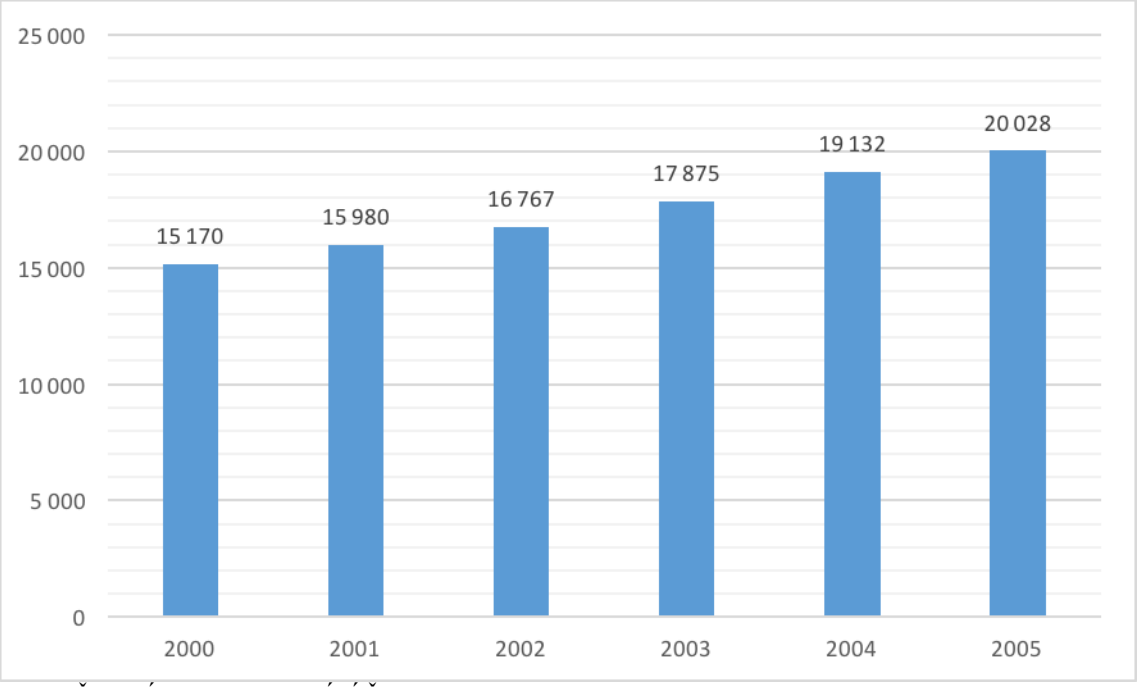
Příloha č. 3 Průměrný počet zaměstnanců mezi lety 2011 – 2015



Zdroj: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Průmysl, energetika - časové řady*

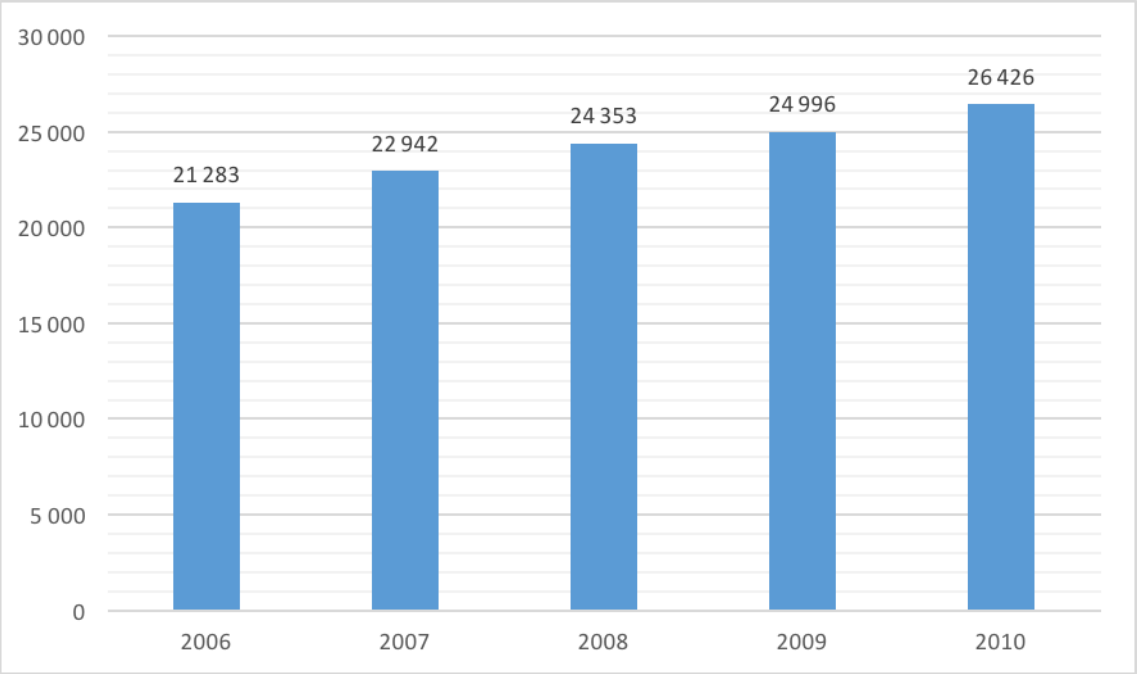
Vývoj průměrné výše hrubé měsíční mzdy v automobilovém průmyslu (CZ-NACE 29)

Příloha č. 4 Průměrná výše hrubé měsíční mzdy v oddílu CZ-NACE 29 mezi lety 2000 – 2005



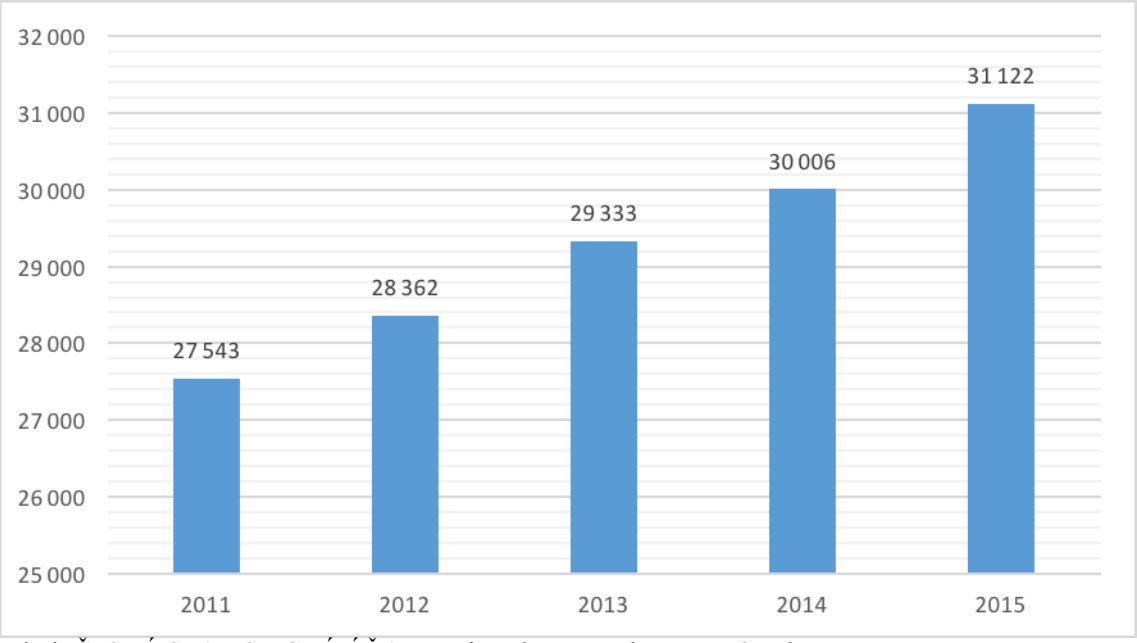
Zdroj: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Průmysl, energetika - časové řady*

Příloha č. 5 Průměrná výše hrubé měsíční mzdy v oddílu CZ-NACE 29 mezi lety 2006 – 2010



Zdroj: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Průmysl, energetika - časové řady*

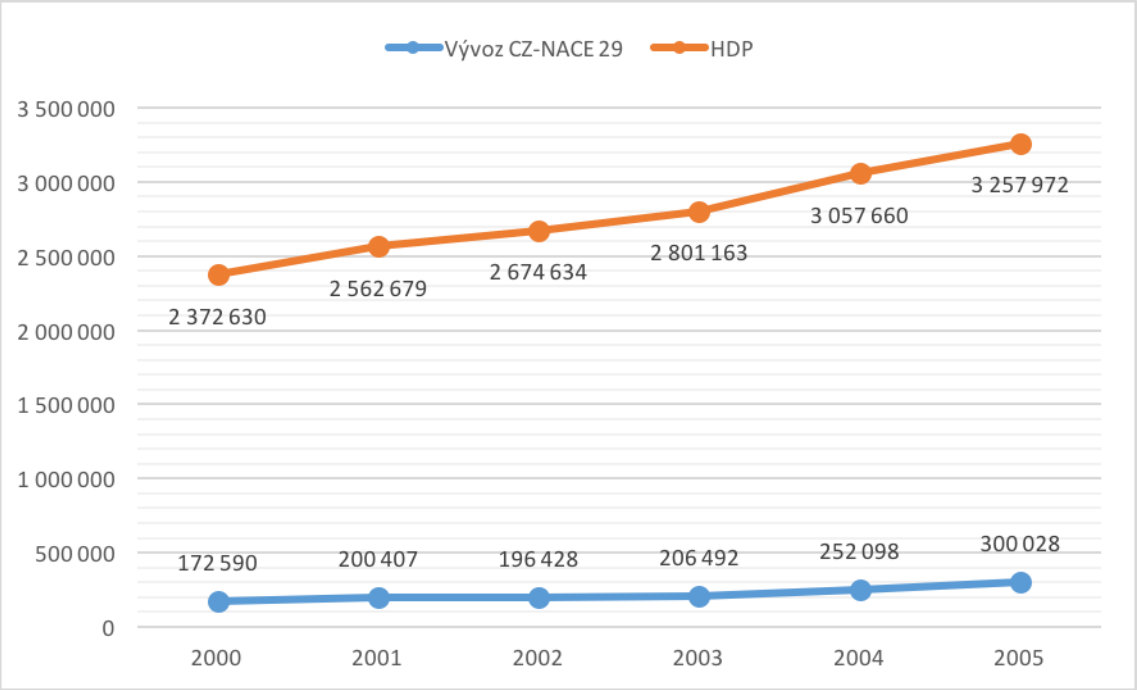
Příloha č. 6 Průměrná výše hrubé měsíční mzdy v oddílu CZ-NACE 29 mezi lety 2011 – 2015



Zdroj: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Průmysl, energetika - časové řady*

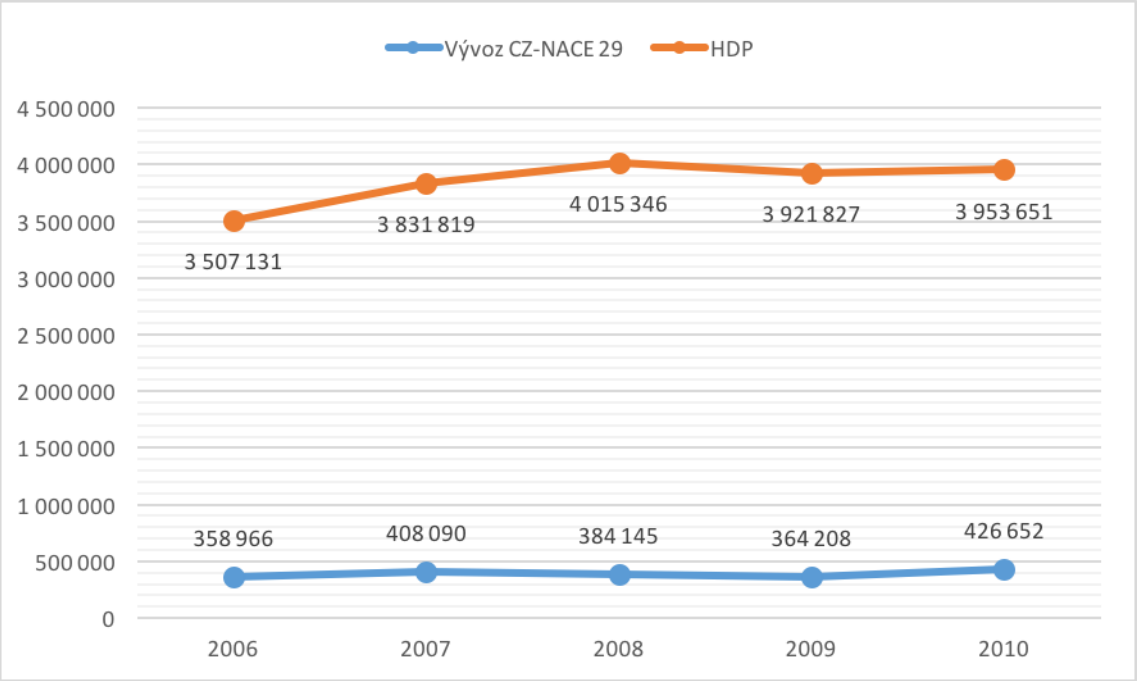
Vývoj HDP v České republiky v porovnání s vývozem v oddílu CZ-NACE 29

Příloha č. 7 Vývoj HDP České republiky a vývozu CZ-NACE 29 mezi lety 2000 – 2005 (v milionech českých korun)



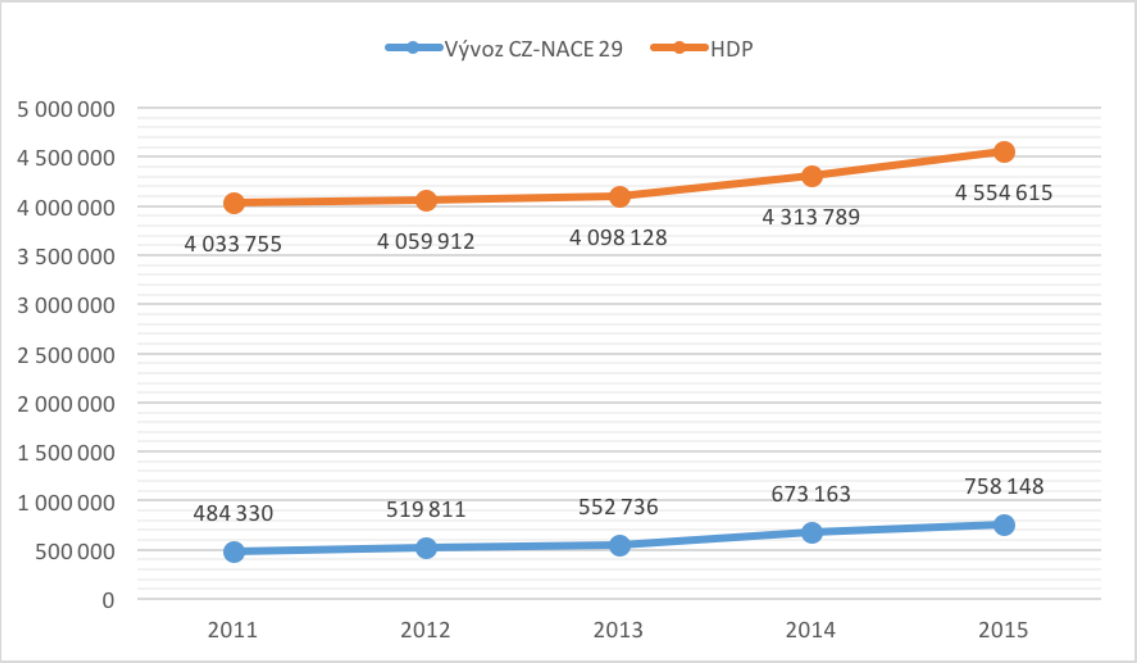
Zdroj: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Databáze národních účtů; Databáze zahraničního obchodu v přeshraničním pojetí*

Příloha č. 8 Vývoj HDP České republiky a vývozu CZ-NACE 29 mezi lety 2006 – 2010 (v milionech českých korun)



Zdroj: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Databáze národních účtů; Databáze zahraničního obchodu v přeshraničním pojetí*

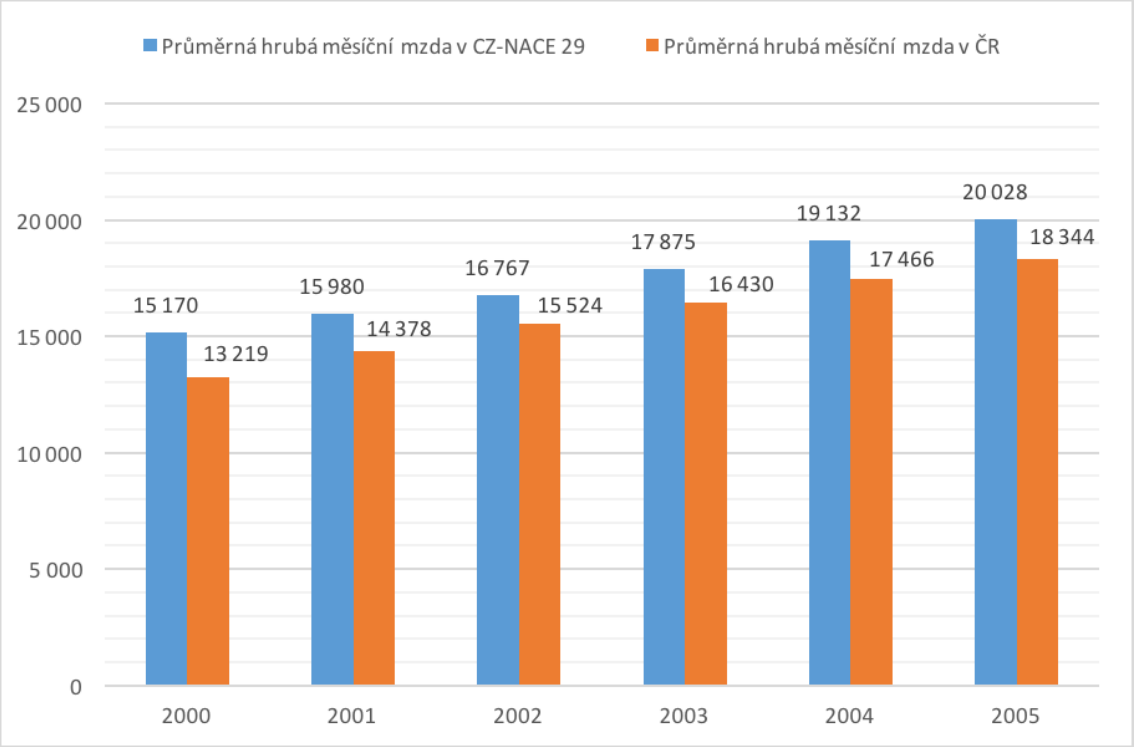
Příloha č. 9 Vývoj HDP České republiky a vývozu CZ-NACE 29 mezi lety 2011 – 2015 (v milionech českých korun)



Zdroj: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Databáze národních účtů; Databáze zahraničního obchodu v přeshraničním pojetí*

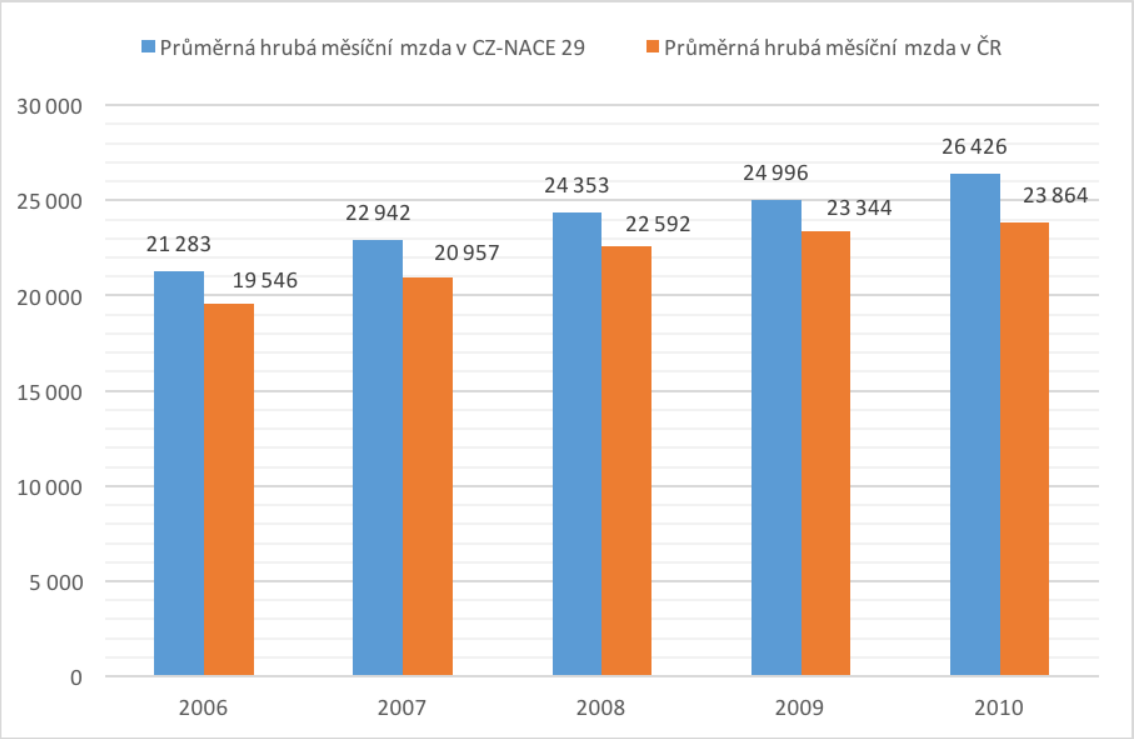
Vývoj průměrné měsíční hrubé mzdy v ČR v porovnání s vývojem v oddílu CZ-NACE 29

Příloha č. 10 Vývoj průměrných hrubých měsíčních mezd v ČR a oddílu CZ-NACE 29 mezi lety 2000 – 2005 v Kč



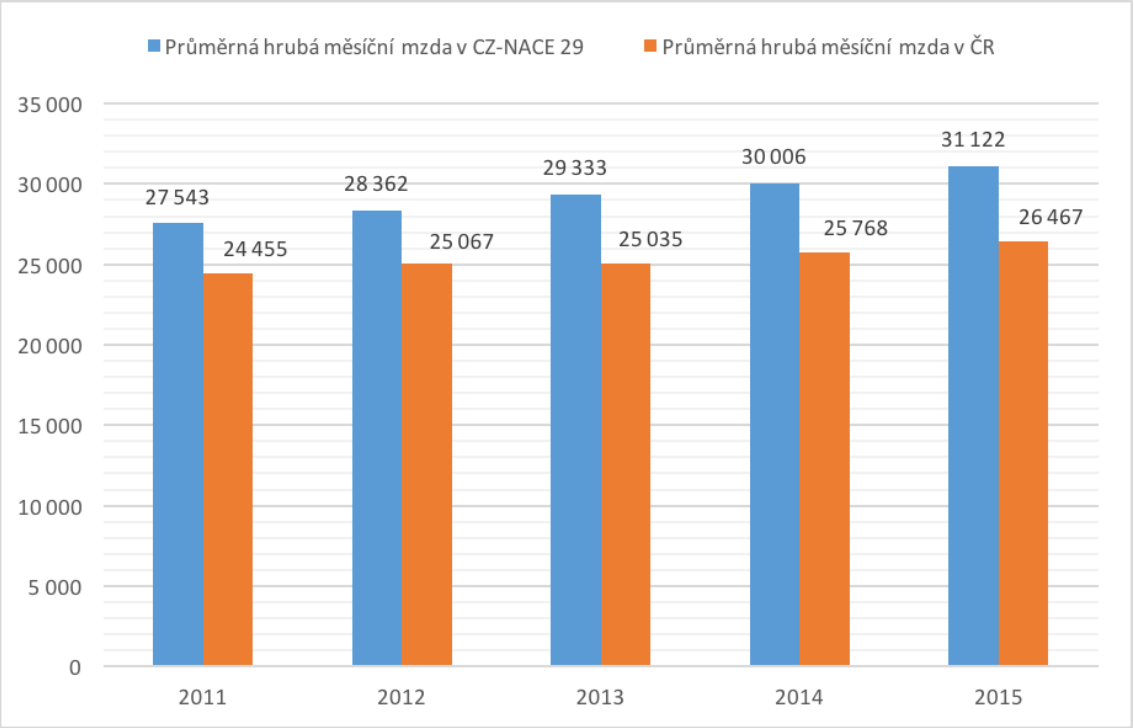
Zdroj: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Průmysl, energetika - časové řady; Mzdy, náklady práce - časové řady*

Příloha č. 11 Vývoj průměrných hrubých měsíčních mezd v ČR a oddílu CZ-NACE 29 mezi lety 2006 – 2010 v Kč



Zdroj: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Průmysl, energetika - časové řady; Mzdy, náklady práce - časové řady*

Příloha č. 12 Vývoj průměrných hrubých měsíčních mezd v ČR a oddílu CZ-NACE 29 mezi lety 2011 – 2015 v Kč



Zdroj: ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Průmysl, energetika - časové řady; Mzdy, náklady práce - časové řady*

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

BÍLÝ, J., *Vývozu dominují osobní auta*, Statistika & My, Český statistický úřad, Praha, 2014, Vol. 9

COOLEY, Oscar W., *What Is Employment?*, The Freeman – Foundation of Econimic Education, New York, 1963, Vol. 13, no. 11, p. 3 - 11

CZESANÁ, V., *Profil sektoru: „Strojírenství a automobilový průmysl": Pilotní informační produkt pro potřeby sektorových rad*, Národní vzdělávací fond, 2012.

DAMBORSKÝ, M., ŘÍHOVÁ, G., RAJTR, V., *Regionální lokalizace automobilového průmyslu v České republice*, Acta Oeconimia Pragensia, 2013, vol. 20, no. 2, p. 21-39, ISSN 0572-3043

HOLMAN, Robert. *Ekonomie*. 5. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2011. Beckovy ekonomické učebnice. ISBN 978-80-7400-006-5.

KALLSTROM H., "*Why GDP and automotive industry growth are related*", 2015, Investing in the automotive industry – what you need to know, Vol. 2015, no. 16

LIPTÁKOVÁ, J., *Slovakia still tops in per capita car production,* The Slovak Spectator, 2015, Vol. 3.

MANKIW, N. Gregory. *Zásady ekonomie*. Praha: Grada, 1999. ISBN 978-80-7169-891-3.

PAPATHEODOROU, Y., *The Automotive Industry: Economic Impact and Location Issue,* Industry Week (Global Economy), 2007, Vol.1, no.3

PAVLOV, M., "*How has the economic downturn since 2008 affected the performance and strategy of automotive companies*", 2012, MSc Thesis, Brunel University London

RAMEY, V. and Vine, D., *"Tracking the source of the decline in GDP volatility: An analysis of the Automobile Industry"*, 2005, Finance and Economics discussion Series, No. 2005-14, Federal Reserve Board, Washington.

SAMUELSON, P., a NORDHAUS W., *Ekonomie: 19. vydání*. Praha: NS Svoboda, 2013. ISBN 978-80-205-0629-0

SEMANOVÁ, J., *Zahraniční obchod České republiky se silničními vozidly*. Český statistický úřad, 2005, Archív, kód: w-6005-10

SPĚVÁČEK, V., *Transformace české ekonomiky: politické, ekonomické a sociální aspekty*, Praha: Linde, 2002. ISBN 80-86131-32-7

STURGEON, T., and J. van Biesebroeck, "*Crisis protection in the Automotive Industry: a Global Value Chain Perspective*", 2009, World Bank policy research Working Paper, No. 5060

TIRPAK, M., "*The automobile industry in Central Europe*", 2006, European Competitiveness Report 2006

Legislativa

Zákon č.89/1995 Sb. §19 odst. 2, o státní statistické službě

Internetové zdroje

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Databáze zahraničního obchodu v přeshraničním pojetí*, volitelné parametry, [on-line], cit. 14.12.2016, dostupné z: http://apl.czso.cz/pll/stazo/STAZO.STAZO

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Registr ekonomických subjektů jednotlivých krajů*, [on-line], cit. 28.2.2017, dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xk/ekonomicke-subjekty-podle-prevazujici-cinnosti-cz-nace-k-31-12-2015-tab-s9

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Průmysl, energetika – časové řady*, [on-line], cit. 18.11.2016, dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/pru_cr

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Mzdy, náklady práce – časové řady*, [on-line], cit. 10.1.2017, dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/pmz_cr

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Veřejná databáze – Tržby z průmyslové činnosti*, [on-line], cit. 11.1.2017, dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt-parametry&pvo=PRU09-D&sp=A&z=T&f=TABULKA&skupId=1854&katalog=30835&pvo=PRU09-D&str=v235&evo=v377_!_PRU-celkem_1&c=v3~8__RP2016

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Databáze národních účtů*, [on-line], cit. 10.1.2017, dostupné z: http://apl.czso.cz/pll/rocenka/rocenka.indexnu

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD: *Tržby z průmyslové činnosti*, volitelné parametry, [on-line], cit. 14.12.2016, dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf;jsessionid=1n7pROVsNEgX1smYHzjfnsKs5VUjlA9QRnUdOBy7ALjfVwF_L2Tr!-1157600240?page=vystup-objekt-parametry&z=T&f=TABULKA&katalog=30835&pvo=PRU09-D&sp=A&skupId=1854&c=v3~8__RP2016&evo=v377_%21_PRU-celkem_1&str=v193

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD: *Zahraniční obchod České republiky v prvním roce členství v Evropské unii*, 2005, [on-line], cit. 22.3.2017. dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/cri/zahranicni-obchod-ceske-republiky-v-prvnim-roce-clenstvi-v-evropske-unii-57lb2k9u97

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Zaměstnanost a nezaměstnanost podle výsledků VŠPS – 4. čtvrtletí 2012*, 2013, [on-line], cit. 20.3.2017, dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/cri/zamestnanost-a-nezamestnanost-podle-vysledku-vsps-4-ctvrtleti-2012-vad2018w19

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD*: Zaměstnanost a nezaměstnanost podle výsledků VŠPS – 4. čtvrtletí 2015*, 2016, [on-line], cit. 20.3.2017, dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/cri/zamestnanost-a-nezamestnanost-podle-vysledku-vsps-4-ctvrtleti-2015

CZ NACE*: 29 Výroba motorových vozidel (kromě motocyklů), přívěsů, návěsů,* [on-line], cit. 27.12.2016, dostupné z: http://www.nace.cz/nace/29-vyroba-motorovych-vozidel-krome-motocyklu-privesu-navesu/

CZECHTRADE: *Klasifikace ekonomických činností (CZ-NACE)*, [on-line], cit. 18.1.2017. Dostupné z: http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/klasifikace-ekonomickych-cinnost-cz-nace-3101.html

CZECHTRADE: *Hlavní vývojové trendy zahraničního obchodu České republiky v roce 2005*, 2006, [on-line], cit. 20.3.2017. Dostupné z: https://www.czechtrade.cz/getattachment/nastaveni/Archiv/archiv-rocnich-analyz-zo-cr/zahranicni_obchod_2005.pdf?lang=cs-CZ

CZECHTRADE: *Hlavní vývojové trendy zahraničního obchodu České republiky v roce 2008*, 2009, [on-line], cit. 21.3.2017. Dostupné z: https://www.czechtrade.cz/getattachment/nastaveni/Archiv/archiv-rocnich-analyz-zo-cr/zahranicni_obchod_2008.pdf?lang=cs-CZ

CZECHTRADE: *Hlavní vývojové trendy zahraničního obchodu České republiky v roce 2009*, 2010, [on-line], cit. 21.3.2017. Dostupné z: https://www.czechtrade.cz/getattachment/nastaveni/Archiv/archiv-rocnich-analyz-zo-cr/zahranicni_obchod_2009.pdf?lang=cs-CZ

CZECHTRADE: *Hlavní vývojové trendy zahraničního obchodu České republiky v roce 2012*, 2013, [on-line], cit. 23.3.2017. Dostupné z: https://www.businessinfo.cz/app/content/files/zpravodajstvi-pro-export/zahranicni_obchod_2012.pdf

CZECHTRADE: *Hlavní vývojové trendy zahraničního obchodu České republiky za druhé čtvrtletí roku 2015*, 2016, [on-line], cit. 24.3.2017. Dostupné z: http://www.businessinfo.cz/app/content/files/zpravodajstvi-pro-export/ctvrtletni-analyzy-ZO/zo-pulrocni-prehled-02-2015.pdf

ERSTE Corporate Banking: J. Jedlička, T. Kozelský, J. Majchráková, *Analýza automobilového průmyslu*, 2013, [on-line], cit. 25.10.2016. Dostupné z: http://www.csas.cz/static_internet/cs/Evropska_unie/Specialni_analyzy/Specialni_analyzy/Prilohy/euspa_analysis_of_the_automobile_industry.pdf

HYUNDAI motor: Milníky a informace o společnosti, [on-line], cit. 1.2.2017, dostupné z: http://www.hyundai-motor.cz/?rubrika=basic-info

MPO: *Panorama českého průmyslu 2000*, 2001, [on-line], cit. 10.2.2017, dostupné z: https://www.mpo.cz/cz/prumysl/zpracovatelsky-prumysl/panorama-zpracovatelskeho-prumyslu/panorama-ceskeho-prumyslu-2000--20762/

MPO: *Panorama českého průmyslu 2001*, 2002, [on-line], cit. 10.2.2017, dostupné z: https://www.mpo.cz/cz/prumysl/zpracovatelsky-prumysl/panorama-zpracovatelskeho-prumyslu/panorama-ceskeho-prumyslu-2001--20768/

MPO: *Panorama českého průmyslu 2002,* 2003, [on-line], cit. 10.2.2017, dostupné z: https://www.mpo.cz//cz/prumysl/zpracovatelsky-prumysl/panorama-zpracovatelskeho-prumyslu/panorama-ceskeho-prumyslu-2002--20777/

MPO: *Panorama českého průmyslu 2003*, 2003, [on-line], cit. 11.2.2017, dostupné z: https://www.mpo.cz/cz/prumysl/zpracovatelsky-prumysl/panorama-zpracovatelskeho-prumyslu/panorama-ceskeho-prumyslu-2003--20783/

MPO: *Panorama českého průmyslu 2004*, 2006, [on-line], cit. 11.2.2017, dostupné z: https://www.mpo.cz/cz/prumysl/zpracovatelsky-prumysl/panorama-zpracovatelskeho-prumyslu/panorama-ceskeho-prumyslu-2003--20783/

MPO: *Panorama zpracovatelského průmyslu a souvisejících služeb ČR 2005,* 2006, [on-line], cit. 10.2.2017, dostupné z: https://www.mpo.cz//cz/prumysl/zpracovatelsky-prumysl/panorama-zpracovatelskeho-prumyslu/panorama-zpracovatelskeho-prumyslu-a-souvisejicich-sluzeb-cr-2005--22214/

MPO: *Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2006*, 2007, [on-line], cit. 15.2.2017, dostupné z: https://www.mpo.cz/cz/prumysl/zpracovatelsky-prumysl/panorama-zpracovatelskeho-prumyslu/panorama-zpracovatelskeho-prumyslu-cr-2006--36538/

MPO: *Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2007*, 2009, [on-line], cit. 16.2.2017, dostupné z: https://www.mpo.cz/cz/prumysl/zpracovatelsky-prumysl/panorama-zpracovatelskeho-prumyslu/panorama-zpracovatelskeho-prumyslu-cr-2007--56081/

MPO: *Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2008*, 2009, [on-line], cit. 17.2.2017, dostupné z: https://www.mpo.cz/cz/prumysl/zpracovatelsky-prumysl/panorama-zpracovatelskeho-prumyslu/panorama-zpracovatelskeho-prumyslu-cr-2008--65939/

MPO: *Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2009*, 2011, [on-line], cit. 17.2.2017, dostupné z: https://www.mpo.cz//dokument84178.html

MPO: *Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2010*, 2012, [on-line], cit. 10.3.2017, dostupné z: https://www.mpo.cz/cz/prumysl/zpracovatelsky-prumysl/panorama-zpracovatelskeho-prumyslu/panorama-zpracovatelskeho-prumyslu-cr-2010--102273/

MPO: *Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2011*, 2012, [on-line], cit. 10.3.2017, dostupné z: https://www.mpo.cz/cz/prumysl/zpracovatelsky-prumysl/panorama-zpracovatelskeho-prumyslu/panorama-zpracovatelskeho-prumyslu-2011--107939/

MPO: *Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2012*, 2013, [on-line], cit. 10.3.2017, dostupné z: https://www.mpo.cz/cz/prumysl/zpracovatelsky-prumysl/panorama-zpracovatelskeho-prumyslu/panorama-zpracovatelskeho-prumyslu-2012--144063/

MPO: *Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2013*, 2014, [on-line], cit. 14.3.2017, dostupné z: https://www.mpo.cz/cz/prumysl/zpracovatelsky-prumysl/panorama-zpracovatelskeho-prumyslu/panorama-zpracovateskeho-prumyslu-cr-2013--154179/

MPO: *Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2014*, 2015, [on-line], cit. 14.3.2017, dostupné z: https://www.mpo.cz/cz/prumysl/zpracovatelsky-prumysl/panorama-zpracovatelskeho-prumyslu/panorama-zpracovatelskeho-prumyslu-cr-2014--161359/

MPO: *Panorama zpracovatelského průmyslu ČR 2015*, 2016, [on-line], cit. 14.3.2017, dostupné z: https://www.mpo.cz/cz/prumysl/zpracovatelsky-prumysl/panorama-zpracovatelskeho-prumyslu/panorama-zpracovatelskeho-prumyslu-cr-2015--222027/

MPO: *Analýza vývoje ekonomiky ČR a odvětví působnosti MPO za rok 2002*, 2006, [on-line], cit. 5.1.2017, dostupné z: https://www.mpo.cz//dokument1833.html

MPO: *Analýza vývoje ekonomiky ČR a odvětví působnosti MPO za rok 2003*, 2006, [on-line], cit. 6.1.2017, dostupné z: https://www.mpo.cz/dokument1806.html

MPO: *Analýza vývoje ekonomiky ČR a odvětví působnosti MPO za rok 2004*, 2006, [on-line], cit. 6.1.2017, dostupné z: https://www.mpo.cz//dokument1795.html

MPO: *Analýza vývoje ekonomiky ČR a odvětví působnosti MPO za rok 2005*, 2006, [on-line], cit. 8.1.2017, dostupné z: https://www.mpo.cz/dokument7912.html

MPO: *Analýza vývoje ekonomiky ČR a odvětví působnosti MPO za rok 2006*, 2007, [on-line], cit. 21.2.2017, dostupné z: https://www.mpo.cz//dokument19321.html

MPO: *Analýza vývoje ekonomiky ČR a odvětví působnosti MPO za rok 2007*, 2008, [on-line], cit. 21.2.2017, dostupné z: https://www.mpo.cz//dokument35578.html

MPO: *Analýza vývoje ekonomiky ČR a odvětví působnosti MPO za rok 2008*, 2009, [on-line], cit. 21.2.2017, dostupné z: https://www.mpo.cz//dokument47753.html

MPO: *Analýza vývoje ekonomiky ČR a odvětví působnosti MPO za rok 2009,* 2010, [on-line], cit. 21.2.2017, dostupné z: https://www.mpo.cz/dokument66054.html

MPO: *Analýza vývoje ekonomiky ČR a odvětví působnosti MPO za rok 2010*, 2011, [on-line], cit. 21.2.2017, dostupné z: https://www.businessinfo.cz/files/archiv/dokumenty/Czech_economy_MIT_2010.pdf

MPO: *Analýza vývoje ekonomiky ČR a její mezinárodní konkurenceschopnosti v roce 2011*, 2012, [on-line], cit. 21.2.2017, dostupné z: https://www.mpo.cz/assets/cz/rozcestnik/analyticke-materialy-a-statistiky/analyticke-materialy/2017/2/Analyza-vyvoje-ekonomiky-a-konkurenceschopnosti-CR-2011.pdf

MPO: *Analýza vývoje ekonomiky ČR za rok 2012*, 2013, [on-line], cit. 22.2.2017, dostupné z: https://www.mpo.cz/dokument141978.html

MPO: *Analýza vývoje ekonomiky ČR za rok 2013*, 2014, [on-line], cit. 24.2.2017, dostupné z: https://www.mpo.cz/dokument149564.html

MPO: *Analýza vývoje ekonomiky ČR za rok 2014*, 2015, [on-line], cit. 26.2.2017, dostupné z: https://www.mpo.cz/dokument160232.html

MPO: *Analýza vývoje ekonomiky ČR za rok 2015*, 2016, [on-line], cit. 26.2.2017, dostupné z: https://www.mpo.cz/dokument177485.html

OECD: *Statistics application – data and metadata for OECD countries and selected non-member economies*, [on-line], cit. 13.12.2016, dostupné z: http://stats.oecd.org/

OECD Library, *OECD Economic Outlook – The Automobile Industry in and beyond the crisis*, 2010, Vol. 2009, Issue 2, [on-line], cit. 28.3.2017, dostupné z: http://www.oecd-ilibrary.org/economics/oecd-economic-outlook-volume-2009-issue-2/the-automobile-industry-in-and-beyond-the-crisis_eco_outlook-v2009-2-3-en

ONBUSINESS: *OKEČ, NACE, CZ-NACE: Vyznejte se v klasifikaci ekonomických činností,* [on-line], cit. 2.1.2017, dostupné z: http://www.onbusiness.cz/okec-nace-cznace-tabulka-klasifikace-ekonomickych-cinnosti-169

STATISTA: *Passenger car production in selected countries in 2015, by country (in million units)*, [on-line], cit. 20.3.2017, dostupné z: https://www.statista.com/statistics/226032/light-vehicle-producing-countries/

TOYOTA MOTOR CORPORATION: *TPCA v číslech,* [on-line], cit. 23.3.2017, dostupné z: http://www.tpca.cz/o-nas/tpca-v-cislech/

ZÁKONY ČR: *OKEČ končí, nahradí ho CZ-NACE*, [on-line], cit. 3.1.2017, dostupné z: http://www.zakonycr.eu/vzory-smluv/klasifikace-ekonomickych-cinnosti/okec-konci-nahradi-ho-cz-nace.asp?czn=1043#.WRDS9vmGPIU

Seznam grafů, tabulek a příloh

Graf č. 1 Vývozní teritoria automobilového průmyslu v roce 2015 14
Graf č. 2 Dovozní teritoria automobilového průmyslu v roce 2015 15
Graf č. 3 Produkce osobních automobilů podle zemí v roce 2015 (v milionech kusů) .. 16
Graf č. 4 Produkce CZ-NACE 29 v letech 2000 – 2005 (v milionech českých korun) . 19
Graf č. 5 Vývoz CZ-NACE 29 mezi lety 2000 – 2005 (v milionech českých korun) 21
Graf č. 6 Celkový vývoz ČR mezi lety 2000 – 2005 (v milionech českých korun) 22
Graf č. 7 Obchodní bilance ČR mezi lety 2000 – 2005 (v milionech českých korun) ... 24
Graf č. 8 Obchodní bilance CZ-NACE 29 mezi lety 2000 – 2005 (v milionech českých korun) 25
Graf č. 9 Vývoj tržeb v oddílu CZ-NACE 29 mezi lety 2000 – 2005 27
Graf č. 10 Vývoj HDP, hrubé přidané hodnoty ČR a hrubé přidané hodnoty CZ-NACE 29 mezi lety 2000 – 2005 (v milionech českých korun) 29
Graf č. 11 Vývoj počtu zaměstnanců v oddílu CZ-NACE 29 mezi lety 2000 – 2005 ... 31
Graf č. 12 Vývoj průměrných hrubých mezd zaměstnanců CZ-NACE 29 mezi lety 2000 – 2005 (v českých korunách) 33
Graf č. 13 Vývoj celkové produkce CZ-NACE 29 v období mezi lety 2006 – 2010 (v milionech českých korun) 36
Graf č. 14 Vývoz CZ-NACE 29 mezi lety 2006 – 2010 (v milionech českých korun) .. 38
Graf č. 15 Celkový vývoz ČR mezi lety 2006 – 2010 (v milionech českých korun) 39
Graf č. 16 Obchodní bilance ČR mezi lety 2006 – 2010 (v milionech českých korun) . 40
Graf č. 17 Obchodní bilance CZ-NACE 29 mezi lety 2006 – 2010 (v milionech českých korun) 41
Graf č. 18 Vývoj tržeb výrobců v oddílu CZ-NACE 29 mezi lety 2006 – 2010 43
Graf č. 19 Vývoj HDP, hrubé přidané hodnoty ČR a hrubé přidané hodnoty CZ-NACE 29 mezi lety 2006 – 2010 (v milionech českých korun) 45
Graf č. 20 Vývoj počtu zaměstnanců v oddílu CZ-NACE 29 mezi lety 2006 – 2010 ... 48
Graf č. 21 Vývoj průměrných hrubých mezd zaměstnanců CZ-NACE 29 mezi lety 2006 – 2010 (v českých korunách) 49
Graf č. 22 Produkce CZ-NACE 29 v letech 2011 – 2015 (v milionech českých korun) 52
Graf č. 23 Vývoz CZ-NACE 29 mezi lety 2011 – 2015 (v milionech českých korun) .. 55
Graf č. 24 Celkový vývoz ČR mezi lety 2000 – 2005 (v milionech českých korun) 56
Graf č. 25 Obchodní bilance ČR mezi lety 2011 – 2015 (v milionech českých korun) . 58
Graf č. 26 Obchodní bilance CZ-NACE 29 mezi lety 2011 – 2015 (v milionech českých korun) 59
Graf č. 27 Vývoj tržeb v oddílu CZ-NACE 29 mezi lety 2011 – 2015 62
Graf č. 28 Vývoj HDP, hrubé přidané hodnoty ČR a hrubé přidané hodnoty CZ-NACE 29 mezi lety 2011 – 2015 (v milionech českých korun) 63
Graf č. 29 Vývoj počtu zaměstnanců v oddílu CZ-NACE 29 mezi lety 2011 – 2015 ... 66
Graf č. 30 Vývoj průměrných hrubých mezd zaměstnanců CZ-NACE 29 mezi lety 2011 – 2015 (v českých korunách) 68

Tabulka č. 1 Počet ekonomických subjektů v CZ-NACE 29 v jednotlivých krajích v roce 2015 8
Tabulka č. 2 Produkce České republiky a CZ-NACE 29 (v milionech korun), podíl CZ-NACE 29 na celkové produkci 20
Tabulka č. 3 Vývoz České republiky a CZ-NACE 29 (v milionech českých korun), podíl CZ-NACE 29 na celkovém vývozu 23
Tabulka č. 4 Saldo obchodní bilance jednotlivých skupin oddílu CZ-NACE 29 (v milionech českých korun) 26
Tabulka č. 5 Hrubá přidaná hodnota ČR a hrubá přidaná hodnota oddílu CZ-NACE 29 (v milionech českých korun), podíl CZ-NACE 29 na celkové přidané hodnotě 30
Tabulka č. 6 Produkce České republiky a CZ-NACE 29 (v milionech českých korun), podíl CZ-NACE 29 na celkové produkci 36
Tabulka č. 7 Vývoz České republiky a CZ-NACE 29 (v milionech českých korun), podíl CZ-NACE 29 na celkovém vývozu 39
Tabulka č. 8 Saldo obchodní bilance jednotlivých skupin oddílu CZ-NACE 29 (v milionech českých korun) 42
Tabulka č. 9 Hrubá přidaná hodnota ČR a hrubá přidaná hodnota oddílu CZ-NACE 29 (v milionech korun), podíl CZ-NACE 29 na celkové přidané hodnotě 46
Tabulka č. 10 Produkce ekonomiky České republiky a CZ-NACE 29 (v milionech českých korun), podíl CZ-NACE 29 na celkové produkci 53
Tabulka č. 11 Vývoz České republiky a CZ-NACE 29 (v milionech českých korun, podíl CZ-NACE 29 na celkovém vývozu 56
Tabulka č. 12 Saldo obchodní bilance jednotlivých skupin oddílu CZ-NACE 29 (v milionech českých korun) 60
Tabulka č. 13 Hrubá přidaná hodnota ČR a hrubá přidaná hodnota oddílu CZ-NACE 29 (v milionech českých korun), podíl CZ-NACE 29 na celkové přidané hodnotě 65

Příloha č. 1 Průměrný počet zaměstnanců mezi lety 2001 – 2005 77
Příloha č. 2 Průměrný počet zaměstnanců mezi lety 2006 – 2010 77
Příloha č. 3 Průměrný počet zaměstnanců mezi lety 2011 – 2015 78
Příloha č. 4 Průměrná výše hrubé měsíční mzdy v oddílu CZ-NACE 29 mezi lety 2000 – 2005 78
Příloha č. 5 Průměrná výše hrubé měsíční mzdy v oddílu CZ-NACE 29 mezi lety 2006 – 2010 79
Příloha č. 6 Průměrná výše hrubé měsíční mzdy v oddílu CZ-NACE 29 mezi lety 2011 – 2015 79
Příloha č. 7 Vývoj HDP České republiky a vývozu CZ-NACE 29 mezi lety 2000 – 2005 (v milionech českých korun)..... 80
Příloha č. 8 Vývoj HDP České republiky a vývozu CZ-NACE 29 mezi lety 2006 – 2010 (v milionech českých korun)..... 80
Příloha č. 9 Vývoj HDP České republiky a vývozu CZ-NACE 29 mezi lety 2011 – 2015 (v milionech českých korun)..... 81
Příloha č. 10 Vývoj průměrných hrubých měsíčních mezd v ČR a oddílu CZ-NACE 29 mezi lety 2000 – 2005 v Kč 82
Příloha č. 11 Vývoj průměrných hrubých měsíčních mezd v ČR a oddílu CZ-NACE 29 mezi lety 2006 – 2010 v Kč 83
Příloha č. 12 Vývoj průměrných hrubých měsíčních mezd v ČR a oddílu CZ-NACE 29 mezi lety 2011 – 2015 v Kč 83