

Vysoká škola ekonomická v Praze

Národohospodářská fakulta

Hlavní specializace: Národní hospodářství



**VLIV VÝROBY ŠKODA AUTO A.S.
NA NEZAMĚSTNANOST V REGIONECH
ZÁVODŮ FIRMY V LETECH 2005–2018**

bakalářská práce

Autor: Erika Javůrková

Vedoucí práce: Ing. Jan Kozák

Rok: 2019

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

Erika Javůrková

V Praze, dne 10.05.2019

Poděkování

Ráda bych poděkovala vedoucímu mé bakalářské práce Ing. Janu Kozákovi za cenné rady, ochotu, trpělivost a věnovaný čas při zpracování práce. Dále bych chtěla poděkovat panu Ing. Jiřímu Kovářovi ze ŠKODA AUTO a.s. za poskytnutá data k mému výzkumu a možnost spolupráce. V neposlední řadě chci poděkovat své rodině za podporu během celého studia.



ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Zpracovatelka: **Erika Javůrková**
Studijní program: **Ekonomie a hospodářská správa**
Obor: **Národní hospodářství**
Název tématu: **Vliv výroby ŠKODA AUTO a.s. na zaměstnanost v regionech závodů firmy v letech 2005–2018**

Zásady pro vypracování:

1. Cíl práce:
Cílem práce je analyzovat vývoj zaměstnanosti a nezaměstnanosti v regionech umístění výrobních závodů Škoda Auto v letech 2005–2018 v závislosti na jejich výrobě. Zhodnocen bude vliv zaměstnavatele na nezaměstnanost ve zkoumaných regionech.
2. Význam, aktuálnost nebo očekávaný přínos zvoleného tématu:
Společnost Škoda Auto je největším producentem a exportérem automobilů v České republice a jedním z nejvýznamnějších tuzemských zaměstnavatelů. Nezaměstnanost je klíčovým makroekonomickým ukazatelem, jehož důkladná analýza může posloužit k formulování hospodářských rizik, vyplývajících ze zpřísňující se evropské legislativy týkající se emise motorových vozidel. Snaha Evropského parlamentu o omezení konvenčních spalovacích motorů může vyvolat strukturální změny v ekonomice sledovaných regionů.
3. Charakteristika teoretické části práce:
V teoretické části práce budou představeny základní koncepční a teoretické přístupy k nezaměstnanosti. Dojde ke specifikaci a podrobnějšímu vysvětlení jejích druhů, příčin i důsledků. Teoretická práce vysvětlí změnu metodiky ukazatele registrované nezaměstnanosti a charakterizuje vybrané regiony a závody, aby v nich byla zřetelná situace v průběhu sledovaného období. Také bude charakterizován hrubý domácí produkt a způsoby jeho měření.
4. Charakteristika praktické části práce:
V praktické části práce bude provedena analýza vlivu výroby Škoda Auto na zaměstnanost a nezaměstnanost v regionech umístění závodů v letech 2005–2018. Údaje ministerstva práce a sociálních věcí o podílu nezaměstnaných ve vybraných regionech budou uvedeny do kontextu s produkcí sledovaných závodů a vývojem hospodářství. Dále práce představí úlohu odborů a možné dopady politiky Evropského parlamentu zaměřené na snižování emisí CO₂.

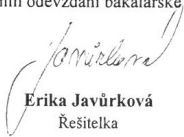
Rozsah práce: 45 normostran

Seznam odborné literatury:

1. BORJAS, G J. *Labor economics*. New York: McGraw-Hill Education, 2016. ISBN 978-1-259-25236-5.
2. BROŽOVÁ, D. *Kapitoly z moderní ekonomie trhů práce*. V Praze: C.H. Beck, 2018. ISBN 978-80-7400-719-4.
3. BUCHTOVÁ, Božena, 2002. *Nezaměstnanost: psychologický, ekonomický a sociální problém*. Vyd. 1. Praha: Grada Pub. Psyché. ISBN 978-80-247-9006-0.
4. KOTÝNKOVÁ, Magdalena a Otakar NĚMEC, 2003. *Lidské zdroje na trhu práce: vývoj a tendence v souvislosti se vstupem České republiky do EU*. 1. vyd. Praha: Professional Publishing. ISBN 978-80-86419-48-0.
5. MALEČEK, Petr. Toky dlouhodobé nezaměstnanosti. *Politická ekonomie* [online]. 2014, 62(4), 560-576. DOI: <https://doi.org/10.18267/j.polek.969>. ISSN 2336-8225. Dostupné z: <http://www.vse.cz/polek/969>
6. SAMUELSON, Paul Anthony a William D. NORDHAUS, 2010. *Economics*. 19. ed., internat. ed. New York, NY: McGraw-Hill. ISBN 978-0-07-126383-2.
7. UNION EUROPÉENNE a COMMISSION EUROPÉENNE, 2018. *EU energy in figures 2018*. ISBN 978-92-79-88737-6.

Datum zadání bakalářské práce: březen 2019

Termín odevzdání bakalářské práce: květen 2019


Erika Javůrková
Ředitelka


Ing. Jan Kozák
Vedoucí práce


doc. Ing. Miroslav Ševčík, CSc.
Vedoucí katedry


prof. Ing. Zdeněk Chytil, CSc.
Děkan NF VŠE

Abstrakt

Bakalářská práce má za cíl analyzovat vývoj zaměstnanosti a nezaměstnanosti v regionech umístění výrobních závodů ŠKODA AUTO v závislosti na jejich výrobě. Ekonomické teorie, které jsou uvedeny v rámci teoretické části, se převážně zabývají problematikou nezaměstnanosti, která je analyzována v praktické části. Práce potvrzuje stanovenou hypotézu, že výše výroby ŠKODA AUTO nepřímo úměrně působí na nezaměstnanost v regionech závodů v letech 2005—2018. Hypotéza byla potvrzena v okrese Mladá Boleslav a částečně potvrzena v okrese Rychnov nad Kněžnou. V závěru je konstatováno, že digitalizace, robotizace a elektrifikace, která nastane v důsledku nové emisní legislativy, přinese výrazné strukturální změny nejen v automobilovém odvětví. Změny by však neměly mít negativní vliv na zaměstnanost ve ŠKODA AUTO, která se snaží přizpůsobit změnám trhu způsobených evropskou regulací.

Klíčová slova

nezaměstnanost, ŠKODA AUTO a.s., automobilový průmysl, výroba, elektrifikace, okres Mladá Boleslav, okres Rychnov nad Kněžnou

JEL klasifikace

E24, L91, L62

Abstract

The aim of this bachelor thesis is to analyze the development of employment and unemployment in the regions of the location of the ŠKODA AUTO plants depending on their production. Economic theories presented in the theoretical part mainly deal with the issue of unemployment which is analyzed in the practical part. The thesis confirms the established hypothesis that the production level of ŠKODA AUTO inversely proportionally affects unemployment in the regions of plants in 2005—2018. The hypothesis was proved in the district of Mladá Boleslav and partly proved in the district of Rychnov nad Kněžnou. In conclusion, it is stated that digitization, robotization and electrification, which will occur as a result of new emission legislation, will bring significant structural changes not only in the automotive sector. However, the changes should not have a negative impact on employment in the ŠKODA AUTO, which is trying to adapt to market changes caused by European regulation.

Key words

unemployment, ŠKODA AUTO a.s., automotive industry, production, electrification, district Mladá Boleslav, district Rychnov nad Kněžnou

JEL classification

E24, L91, L62

Obsah

ÚVOD.....	10
TEORETICKÁ ČÁST.....	12
1. NEZAMĚŠTNANOST	12
1.1. ANATOMIE NEZAMĚŠTNANOSTI	12
1.1.1. Míra nezaměstnanosti.....	13
1.1.2. Míra registrované nezaměstnanosti.....	13
1.1.3. Podíl nezaměstnaných osob	13
1.1.4. Zaměstnanost	14
1.1.5. Přirozená míra nezaměstnanosti.....	14
1.2. NEZAMĚŠTNANOST V ČESKÉ REPUBLICE	15
1.3. DRUHY NEZAMĚŠTNANOSTI	15
1.3.1. Dělení nezaměstnanosti podle příčiny vzniku.....	16
1.3.2. Dělení nezaměstnanosti podle dobrovolnosti	18
1.3.3. Dělení nezaměstnanosti podle času	19
1.4. DOPADY NEZAMĚŠTNANOSTI	19
2. HRUBÝ DOMÁCÍ PRODUKT	20
2.1. METODY MĚŘENÍ HDP	21
3. CHARAKTERISTIKA REGIONŮ	22
3.1. OKRES MLADÁ BOLESLAV	22
3.2. OKRES RYCHNOV NAD KNĚŽNOU	23
4. ŠKODA AUTO A.S.....	24
4.1. HISTORIE	24
4.2. SOUČASNOST	24
4.3. BUDOUCNOST	26
PRAKTICKÁ ČÁST	27
5. LIDSKÉ ZDROJE ŠKODA AUTO A.S.	27
5.1. VÝVOJ KMENOVÉHO PERSONÁLU ŠKODA AUTO A.S.....	27
5.2. ODBORY KOVO	29
6. VLIV VÝROBY ŠKODA AUTO A.S. NA NEZAMĚŠTNANOST V OKRESE MLADÁ BOLESLAV.....	32

6.1.	VÝROBA ZÁVODU ŠKODA AUTO V MLADÉ BOLESLAVI.....	32
6.2.	ZAMĚSTNANCI V ZÁVODU MLADÁ BOLESLAV	35
6.3.	PODÍL NEZAMĚSTNANOSTI V OKRESE MLADÁ BOLESLAV	37
6.4.	POTVRZENÍ, ČI VYVRÁCENÍ HYPOTÉZY V OKRESE MLADÁ BOLESLAV	39
7.	VLIV VÝROBY ŠKODA AUTO A.S. NA NEZAMĚSTNANOST V OKRESE RYCHNOV NAD KNĚŽNOU	41
7.1.	VÝROBA ZÁVODU ŠKODA AUTO V KVASINÁCH.....	41
7.2.	ZAMĚSTNANCI V ZÁVODU KVASINY	44
7.3.	PODÍL NEZAMĚSTNANOSTI V OKRESE RYCHNOV NAD KNĚŽNOU	46
7.4.	POTVRZENÍ, ČI VYVRÁCENÍ HYPOTÉZY V OKRESE RYCHNOV NAD KNĚŽNOU ...	48
8.	ŠKODA AUTO A.S. VE SVĚTĚ.....	50
8.1.	DODÁVKY VOZŮ ZNAČKY ŠKODA ZÁKAZNÍKŮM	50
8.2.	CELOSVĚTOVÁ VÝROBA ŠKODA AUTO	51
9.	ELEKTRIFIKACE.....	53
9.1.	PROMĚNA AUTOMOBILOVÉHO ODVĚTVÍ VE ŠKODA AUTO	54
9.2.	STRUKTURÁLNÍ ZMĚNY V NEZAMĚSTNANOSTI A ZAMĚSTNANOSTI JAKO DŮSLEDEK NOVÝCH TECHNOLOGIÍ A PROMĚNY AUTOMOBILOVÉHO ODVĚTVÍ	55
	ZÁVĚR	58
	SEZNAM TABULEK.....	62
	SEZNAM GRAFŮ	62
	BIBLIOGRAFIE.....	63
	PŘÍLOHY	71

Úvod

Společnost ŠKODA AUTO a.s. (dále „ŠKODA AUTO“ nebo „Společnost“) je jedním z nejstarších automobilových výrobců na světě a patří mezi nejvýznamnější průmyslové podniky v České republice. Její počátky sahají do roku 1895, kdy Václav Laurin a Václav Klement začali psát historii více než stoleté tradice výroby českých automobilů. Stala se silnou a mezinárodně úspěšnou firmou, která je více než 25 let součástí koncernu VOLKSWAGEN, a aktivně působí na více než 100 trzích světa. Společnost patří mezi důležité pilíře české ekonomiky a v roce 2019 zaměstnává více než 33 900 zaměstnanců v České republice – je tak bez pochyby významným tuzemským zaměstnavatelem. Nezaměstnanost, jeden z nejsledovanějších jevů tržního hospodářství, je klíčový makroekonomický ukazatel, jehož důkladná analýza může posloužit k formulování hospodářských rizik, vyplývajících z nové evropské legislativy, která se týká zpřísňování množství emisí z motorových vozidel. Snaha Evropského parlamentu o omezení emisí CO₂ u nových automobilů může vyvolat strukturální změny v ekonomice sledovaných regionů.

Práce bude rozdělena do dvou částí – teoretické a praktické části. V teoretické části práce bude představena problematika nezaměstnanosti, konkrétně její druhy, příčiny i důsledky. Dále čtenáře seznámí s možnostmi měření zaměstnaných a nezaměstnaných osob a vysvětlí změnu metodiky měření Ministerstva práce a sociálních věcí. V další kapitole bude charakterizován ukazatel HDP a způsoby jeho měření. Charakteristika zkoumaných regionů a závodů, která bude další kapitolou této části, nastíní hospodářskou situaci regionů v průběhu sledovaného období. V neposlední řadě bude vývoj společnosti ŠKODA AUTO zasazen do historického kontextu, bude představena její současná situace a zdůrazněny její budoucí cíle.

Teoretická část bude zpracována metodou výběrové rešerše odborné literatury s doplněním aktuálních poznatků ze současné praxe pro zdůraznění aktuálnosti tématu. Praktická část práce bude zpracována metodou analytickou s pomocí Spearmanova korelačního koeficientu a metodou popisnou.

Praktická část práce bude zaměřena na analýzu vývoje zaměstnanosti a nezaměstnanosti v regionech umístění výrobních závodů ŠKODA AUTO v letech 2005—2018. Bude zhodnocen vliv zaměstnavatele na nezaměstnanost ve zkoumaných regionech. Údaje ministerstva práce a sociálních věcí o podílu nezaměstnaných ve vybraných regionech budou uvedeny do kontextu s výrobou sledovaných závodů.

Pro výzkum budou zvoleny dva závody. Hlavní závod Mladá Boleslav, který se nachází v okrese Mladá Boleslav a pobočný závod Kvasiny, který se nachází v okrese Rychnov nad Kněžnou. Pro každý okres zvlášť bude zkoumán vliv výroby závodu na nezaměstnanost, vývoj počtu zaměstnanců či nezaměstnanost okresu v kontextu vývoje hospodářství České republiky během sledovaného období. Kapitola o lidských zdrojích ve ŠKODA AUTO pojedná o důležitosti zaměstnavatele a zda nastává deformace trhu v návaznosti na odbory, které zastupují zaměstnance. Praktická část práce v kapitole ŠKODA AUTO a.s. ve světě představí nejvýznamnější země, kam dodává své vozy a také další výrobní závody mimo Českou republiku. Dále bude věnována pozornost nové emisní legislativě vydané Evropským parlamentem, z které mimo jiné vyplývá proces elektrifikace automobilové dopravy. Hlavním cílem práce je potvrdit či vyvrátit stanovenou hypotézu, že *výše výroby ŠKODA AUTO nepřímo úměrně působí na nezaměstnanost v regionech závodů v letech 2005–2018.*

Teoretická část

1. Nezaměstnanost

Práce je v životě člověka nezastupitelná. Přináší nejen materiální prospěch, ale je podmínkou důstojné existence, dává pocit seberealizace a užitečnosti ve společnosti (Buchtová 2002). Ačkoliv by člověk pracovat chtěl, trhy práce jsou nedokonale konkurenční, a může se stát nezaměstnaným. Tyto trhy se nevyčišťují rovnovážnou mzdou a generují převis nabídky nad poptávkou, což vytváří nezaměstnanost (Brožová 2018).

Za příčiny nezaměstnanosti se považuje automatizace, technický rozvoj, robotizace a elektrifikace, dále vysoká porodnost či zvyšování přesčasové práce (Nový a Surynek 2006).

Nezaměstnanost představuje jev tržního hospodářství, který je historicky i současně jeden z nejsledovanějších (Buchtová 2002). V této kapitole se budeme zabývat charakteristikou nezaměstnanosti obecně i v České republice, vysvětlíme měření nezaměstnanosti a pozornost bude věnována druhům nezaměstnanosti. Pro zkoumání daných pojmů a teorií nezaměstnanosti je zapotřebí definovat jednotlivé proměnné a základní skupiny rozdělení populace.

Zaměstnaný je ten, který vykonává jakékoliv placené zaměstnání a také ten, co práci má, ale právě nepracuje z důvodů stávek, nemoci či dovolené (Jírová 1999).

Nezaměstnaný je ten, kdo je schopen pracovat a do určité doby nastoupit do zaměstnání, nemá žádné placené zaměstnání, je zaregistrován na příslušném úřadu práce a aktivně hledá vhodné zaměstnání (Brožová 2018).

Zaměstnaní a nezaměstnaní tvoří **ekonomicky aktivní obyvatelstvo**.

K **ekonomicky neaktivnímu obyvatelstvu** se řadí ženy na mateřské dovolené, ženy v domácnosti, lidé v důchodu, studenti, osoby dlouhodobě nebo trvale práce neschopné a lidé, kteří práci aktivně nehledají (Jírová 1999).

1.1. Anatomie nezaměstnanosti

Statistická data o nezaměstnanosti a objemu pracovní síly jsou jedny z nejlépe zpracovaných národohospodářských dat (Samuelson a Nordhaus 2013). Měření nezaměstnanosti je prováděno různými ukazateli, různými institucemi a organizacemi. V návaznosti na odlišnosti měření je obtížné komparovat jednotlivá měření

nezaměstnanosti mezi různými zeměmi. Podle Samuelsona a Nordhouse jsou data získávána například dotazováním 60 tisíc domácností náhodného výběru. Tento výzkum je prováděn měsíčně a táže se na pracovní minulost (Samuelson a Nordhaus 2010).

V České republice sleduje vývoj nezaměstnanosti MPSV a ČSÚ. Nezaměstnanost lze vyjádřit absolutním číslem, které má omezenou vypovídající schopnost a je těžko porovnatelné (Brožová 2018). Vhodnějšími ukazateli, které se dají použít ke komparaci, je například *míra nezaměstnanosti* a *podíl nezaměstnaných osob*.

1.1.1. Míra nezaměstnanosti

Ukazatelem nezaměstnanosti je obecná *míra nezaměstnanosti*. Podle Brožové (2018) míra nezaměstnanosti poměří počet nezaměstnaných k celkovému počtu ekonomicky aktivních. Lze vyjádřit jako:

$$n = \frac{N}{L} \cdot 100(\%)$$

kde n vyjadřuje míru nezaměstnanosti, N počet nezaměstnaných a L ekonomicky aktivní obyvatelstvo, tedy součet zaměstnaných a nezaměstnaných (Buchtová 2002).

Tento ukazatel je využíván ČSÚ, který publikuje statistická data o zaměstnanosti a nezaměstnanosti z výsledků Výběrového šetření pracovních sil (ČSÚ 2019a).

1.1.2. Míra registrované nezaměstnanosti

Dalším ukazatelem, kterou v minulosti využívalo MPSV je *míra registrované nezaměstnanosti*. Vyjadřuje podíl neumístěných uchazečů o práci k disponibilní pracovní síle, tedy součtu zaměstnaných a neumístěných uchazečů o zaměstnání (ČSÚ 2016a).

Podmínkou registrované nezaměstnanosti je registrace na úřadu práce, který napomáhá najít vhodné zaměstnání. Registrovaná nezaměstnanost nezahrnuje pracovníky na zkrácený pracovní poměr preferující plný úvazek, část krátkodobě nezaměstnaných nehlásících se na úřad práce a dlouhodobě nezaměstnané, kteří ztratili nárok na podporu a motivaci hledat práci. Z těchto důvodů může být skutečná nezaměstnanost vyšší než registrovaná nezaměstnanost. Na druhé straně dochází k nadhodnocení registrované nezaměstnanosti v případě registrace těch, kteří práci nehledají a žijí ze sociální podpory (Brožová 2018).

1.1.3. Podíl nezaměstnaných osob

Od posledního čtvrtletí roku 2012 začalo MPSV po vzájemné dohodě s ČSÚ používat nový ukazatel s názvem *Podíl nezaměstnaných osob*. Důvodem změny ukazatele

je především kombinace vícero údajů a zdrojů k vytvoření starého ukazatele (MPSV 2012).

Míra nezaměstnanosti, kterou používá ČSÚ, vyjadřuje podíl uchazečů o zaměstnání pouze k ekonomicky aktivním osobám, zatímco nový ukazatel poměřuje uchazeče o zaměstnání ke všem obyvatelům v daném věku. Registrovaná míra nezaměstnanosti byla nahrazena výpočtem podílu nezaměstnaných osob vůči obyvatelstvu ve věku 15-64 let (ČSÚ 2012).

Z důvodu odlišné definice je nový ukazatel nesrovnatelný s původním. Pro sledování vývoje poskytuje ČSÚ a MPSV časovou řadu do roku 2005 přepočítanou podle nového ukazatele (MPSV 2012). Z tohoto důvodu autorka zvolila sledované období od roku 2005.

1.1.4. Zaměstnanost

Jako další ukazatel se uvádí **zaměstnanost**, která vysvětluje, že část z ekonomicky aktivních obyvatel zabezpečuje prostředky pro svou existenci a uspokojení potřeb pomocí zapojení se na trhu práce. Úroveň zaměstnanosti vyjadřuje „*poměr mezi počtem ekonomicky aktivních pracujících obyvatel a celkovým počtem ekonomicky aktivního obyvatelstva*“ (Nový a Surynek 2006, str.230).

Kdyby všichni, kteří mají předpoklady pracovat, práci našli, bylo by teoreticky dosaženo plné zaměstnanosti (Nový a Surynek 2006).

1.1.5. Přirozená míra nezaměstnanosti

V každém okamžiku někdo o práci přijde a někdo práci najde. Pokud pravděpodobnost ztráty práce označíme l , pak $l \times E$ se rovná počtu lidí, kteří ztratili práci a přešli do nezaměstnanosti. Pokud pravděpodobnost nalezení práce označíme h , pak $h \times U$ se rovná počtu lidí, kteří práci najdou a přechází do zaměstnanosti (Borjas 2016).

„*V situaci dlouhodobé rovnováhy při přirozené míře nezaměstnanosti je počet těch, kteří práci ztratí, stejný jako počet těch, kteří ji najdou*“ (Brožová 2018, str. 250).

Můžeme to vyjádřit jako $l \times E = h \times U$.

Pokud je pracovní síla definována jako součet osob zaměstnaných a nezaměstnaných, tedy $LF = E + U$, pak platí, že $l (LF - U) = h \times U$.

Upravením proměnných získáme přirozenou míru nezaměstnanosti neboli ustálený stav: $u^* = l / (l + h)$ (Borjas 2016).

Přirozená míra nezaměstnanosti vyjadřuje nejnížší udržitelnou zaměstnanost a je rovna potenciálnímu produktu země. Je tedy rozdílná v různých zemích a její výše se mění v čase. Na této úrovni jsou trhy práce v zemi v rovnováze a vyrovnávají se tlaky na mzdové a cenové hladiny (Klíma 2006). Její výše závisí na ochotě a motivaci nezaměstnaných hledat si práci a přizpůsobit se novým požadavkům na trhu práce. Tyto motivace závisejí na síle a chování odborů, na regulaci pracovních trhů vládou a na sociálních dávkách, zejména na podpoře v nezaměstnanosti (Holman 2007).

1.2. Nezaměstnanost v České republice

Lidé se stěhují, opouštějí svá pracovní místa nebo hledají lepší příležitosti. Z toho důvodu není na trhu práce nezaměstnanost nikdy nulová. Velký vliv na nezaměstnanost mají hospodářské cykly. Když se ekonomice daří, nezaměstnanost klesá. Firmy rozšiřují výrobu a zvyšují svou poptávku po zaměstnancích, někdy dokonce pocítují jejich nedostatek (Brožová 2018). To je případ současné nezaměstnanosti v České republice, kde je mnoho volných pracovních míst¹ a málo zájemců o práci (EUROSTAT 2019a). Tato ekonomická nevýhoda zpomaluje pohyb na trhu práce z důvodu, že firmy nemohou plnit své závazky, získat nové odběratele a nechtějí propouštět neproduktivní a nevhodné pracovníky, protože se bojí, že by za ně nenašly náhradu. Často české firmy jako ŠKODA AUTO a.s., Tesco nebo Amazon musí dovážet pracovníky z jiných krajín (Brožová 2018).

K lednu 2019 je obecná míra nezaměstnanosti v České republice 2,1 % (EUROSTAT 2019b) a podle ukazatele podíl nezaměstnaných osob 3,2 % (MPSV 2019a). Česká republika má tak nejnížší míru nezaměstnanosti ze států EU, následují ji státy Island (2,6 %), Německo (3,2 %) a Norsko (3,7%) (EUROSTAT 2019b).

1.3. Druhy nezaměstnanosti

Trh práce se neustále mění. Někteří zaměstnanci dají výpověď, jiní jsou vyhozeni. Některé firmy upadají a jiné expandují. Noví pracovníci přicházejí na trh práce po dokončení vzdělání a někteří znovu vstupují na trh práce po čase stráveném v netržním sektoru (Borjas 2016).

Nezaměstnanost má několik druhů. Druhy nezaměstnanosti můžeme rozdělit podle příčiny vzniku, podle dobrovolnosti a délky (Holman 2016).

¹ Podle Eurostatu má Česká republika ke konci roku 2018 nejvíce volných pracovních míst z celé Evropy (EUROSTAT 2019a).

1.3.1. Dělení nezaměstnanosti podle příčiny vzniku

Podle příčiny vzniku dělíme nezaměstnanost na frikční, strukturální a cyklickou. Frikční a krátkodobá strukturální nezaměstnanost se obvykle zahrnuje do přirozené míry nezaměstnanosti (Brožová 2018).

Frikční nezaměstnanost

Frikční nezaměstnanost vzniká v důsledku neustálého pohybu lidí mezi pracovními příležitostmi. Lidé hledají lépe placenou práci, lepší pracovní podmínky či nové pracovní místo z důvodů stěhování. Velkou část této kategorie tvoří mladí lidé, kteří vstupují na trh práce a hledají pracovní místo, které by vyhovovalo jejich představám a kde by nejlépe uplatnili své schopnosti (Buchtová 2002).

Pracovník a firma potřebují určitý čas k tomu, aby našli jeden druhého a získali co nejvíce informací o užitku z uzavření pracovní smlouvy, zpravidla tedy nechtějí přijmout první nabídku a mapují své možnosti. Existence frikční nezaměstnanosti neznamena strukturální problémy v ekonomii, jako je nerovnováha mezi počtem pracovníků hledajících práci a počtem volných pracovních míst. Je přirozená a produktivní, protože vyhledávací aktivity pracovníků a firem vedou ke zlepšení přidělování zdrojů a efektivní alokaci výrobního faktoru práce (Borjas 2016).

Délka frikční nezaměstnanosti se odhaduje v průměru na 3 měsíce, závisí však na rychlosti obsazení volných pracovních míst, která se odráží od informovanosti účastníků na trhu práce. Podpora v nezaměstnanosti a sociální dávky jsou jedním z faktorů ovlivňujících délku frikční nezaměstnanosti. Čím jsou vyšší a doba vyplácení delší, tím je menší ochota a úsilí najít nové pracovní místo (Brožová 2018).

Strukturální nezaměstnanost

Strukturální nezaměstnanost je důsledkem strukturálních změn v ekonomice, které probíhají neustále a zabraňují tak stagnaci a zaostávání. Krátkodobá strukturální nezaměstnanost trvá do 1 roku (Brožová 2018). Je vyvolána nesouladem mezi nabídkou a poptávkou po pracovnících (Jírová 1999). Nedostatečná poptávka po určité produkci statku vyvolá klesající poptávku po práci v odvětví produkující tento statek a dochází k útlumu těchto výrob (Buchtová 2002). Útlum je doprovázen expanzí výroby a zvýšenou poptávkou po práci v jiných odvětvích, přičemž nabídka se nepřizpůsobuje dostatečně rychle (Kotýnková a Němec 2003).

Přechod mezi odvětvími zpravidla vyžaduje novou a vyšší kvalifikaci či přesun za novým zaměstnáním. Lidé čekají na práci ve svých domovských městech z důvodů nedokonalých informačních toků (nevědí o volných pracovních místech), kvůli peněžním nákladům spojeným s rekvalifikováním a stěhováním či z psychologických důvodů, jako je opuštění přátel a rodiny (Martincová 2005).

Důležitou roli hraje mzdová sazba. Pokud je mzda pružná, tak roste se zvyšující se poptávkou po práci a láká pracovníky k rekvalifikaci a vstupu do expandujících odvětví. Pokud je mzda strnulá a v útlumových oblastech neklesá, pracovníci nemají motivaci odvětví opustit a snaží se zde setrvat co nejdelší dobu. Nedostatečně pružné mzdové sazby zpomalují přechod pracovníků mezi odvětvími a prodlužují délku strukturální nezaměstnanosti (Brožová 2018).

Kdyby byly mzdy dokonale pružné a náklady na změnu profese či bydliště nízké, trh by se snadno přizpůsobil a tento druh nezaměstnanosti by vymizel.

Stát se snaží strukturální nezaměstnanost redukovat hospodářskopolitickými opatřeními, jako jsou například rekvalifikační programy, dotace na stěhování či rozšíření informací o podmínkách na pracovním trhu v ostatních regionech (Martincová 2005).

Cyklická nezaměstnanost

Cyklická nezaměstnanost je spojena s hospodářskými cykly. Pokud se ekonomika nachází v recesi, tato složka nezaměstnanosti zpravidla narůstá. Je způsobena poklesem agregátní poptávky pod potenciální produkt a s tím je spojen pokles poptávky po práci. V hospodářské recesi firmy propouštějí zaměstnance víceméně ze všech odvětví, což je důvodem, proč si propuštění zaměstnanosti nemohou najít nové pracovní místo a musí vyčkat, než přechod z recese do expanze přinese nová pracovní místa (Brožová 2018).

Při cyklické nezaměstnanosti existuje převis nabídky po práci a trh se nevyčisťuje z důvodu nepružných nominálních mzdových sazeb, které jsou nepružné směrem dolů (Borjas 2016). Pokud jsou mzdy pružné, tak při klesající poptávce po práci mzdové sazby klesají. Výsledkem je další pokles poptávky po zboží a službách, což způsobuje pokles jejich nabídky a opět pokles produktu, který prohlubuje nezaměstnanost (Klíma 2006).

Délka cyklické nezaměstnanosti se odvíjí od délky jednotlivých fází cyklu, zpravidla trvá 1 až 2 roky (Brožová 2018).

1.3.2. Dělení nezaměstnanosti podle dobrovolnosti

Každý člověk má právo dobrovolně se rozhodovat, zda vstoupit na trh práce. Zvažuje své alternativní příležitosti, náklady a výnosy z práce. Mzda je jedním z aspektů, která ovlivňuje toto rozhodnutí. Nezaměstnanost podle dobrovolnosti dělíme na dobrovolnou a nedobrovolnou.

Dobrovolná nezaměstnanost

Pokud je počet nezaměstnaných nižší nebo roven počtu pracovních míst, nastává stav dobrovolné nezaměstnanosti (Klíma 2006). Patří sem ti, kteří nejsou ochotni přijmout mzdu, která na trhu převládá. Dobrovolně nezaměstnaní hledají zaměstnání s vyšší mzdou nebo hledají využití v jiných alternativách, jako je využití příležitostí v jiných profesích nebo dávají přednost volnému času a stávají se příjemci sociálních dávek (Brožová 2018). Pokud je doba poskytování podpory v nezaměstnanosti krátká a její výše nízká, jsou lidé motivováni hledat nové zaměstnání rychleji a dobrovolná nezaměstnanost je nízká (Holman 2016).

Nedobrovolná nezaměstnanost

Pokud je počet uchazečů o práci vyšší, než počet volných pracovních míst, nastává stav nedobrovolné nezaměstnanosti (Klíma 2006). Tento stav postihuje především pracovníky s nižšími alternativními příležitostmi, pro které není změna profese či vyšší kvalifikace jednoduchá (Brožová 2018). Nedobrovolná nezaměstnanost může být vyvolána existencí nepružných mezd a porušením čistícího efektu na trhu práce. Trh neodpovídá rovnovážné situaci a vytváří se převis nabídky, jež zobrazuje pracovníky, kteří jsou ochotni pracovat za tržní mzdu (často i za nižší), ale nenacházejí pracovní místo (Buchtová 2002). Příčinou nepružných mezd může být například uzákoněná minimální mzda či mzda vyjednaná odbory. Jednou z příčin nedobrovolné nezaměstnanosti je tedy vyšší reálná mzdová sazba, než která odpovídá mzdě rovnovážné (Buchtová 2002).

1.3.3. Dělení nezaměstnanosti podle času

V každém období existují odtoky², kdy zaměstnaní ztratí práci a přítoky, kdy nezaměstnaní práci najdou (Maleček 2014). Frikční a krátkodobá strukturální nezaměstnanost je pro ekonomiku do určité úrovně vhodná. Na druhé straně dlouhodobá nezaměstnanost představuje vážný sociálně politický problém.

Dlouhodobá nezaměstnanost

Lidé, kteří nemohou najít práci a nepracují déle, než jeden rok, jsou označováni za dlouhodobě nezaměstnané. Jejich lidský kapitál deprecie, ztrácí pracovní návyky a při stálém odmítání zaměstnavatelů přicházejí o pracovní zkušenosti. Někteří ztratí víru, že si práci najdou a postupně si zvykají na to, že nepracují. Žijí skromnější život ze sociální podpory bez břemene hledání práce. Stávají se *odrazenými pracovníky* (Brožová 2018).

Tento problém s sebou nese multiplikační efekt délky nezaměstnanosti, tedy čím déle je člověk bez zaměstnání, tím menší je naděje, že práci opět najde a zvyšuje tak nezaměstnanost v budoucím období (Mareš 1998). Tak *efekt hysterze*, neboli závislost stavu na stavech předchozích, zvyšuje přirozenou míru nezaměstnanosti (Brožová 2018).

Mezi dlouhodobě nezaměstnané obvykle patří lidé s nízkou kvalifikací, kteří očekávají příjem ze sociálních dávek stejný, nebo jen o něco nižší, než jaký by měli ze vstupu na trh práce. Mají nižší pracovní motivace. (Brožová 2018).

V roce 2016 byla dlouhodobá nezaměstnanost v České republice 37,8 % (Brožová 2018) a v roce 2018 klesla na 31,4 % (ČSÚ 2018a).

1.4. Dopady nezaměstnanosti

Jak je již zmíněno v předchozích podkapitolách, ne všechny druhy nezaměstnanosti jsou negativní pro trh práce. Frikční nezaměstnanost může přinést lepší pracovní podmínky či lepší mzdové ohodnocení, krátkodobá strukturální nezaměstnanost zabraňuje stagnaci a zaostávání. Naproti tomu nezaměstnanost delší než 1 rok přináší ekonomické i mimoekonomické náklady.

Mezi ekonomické náklady dlouhodobé nezaměstnanosti patří například nižší životní úroveň klesající s nižším příjmem nezaměstnaného (Pavelka 2011). Náklady pro společnost lze vyjádřit pomocí **Okunova zákona**, který uvádí, že „pokles HDP o dvě

² Toky dlouhodobé nezaměstnanosti se Petr Maleček (2014) podrobněji zabývá v článku Politické ekonomie.

procenta potenciálního produktu znamená nárůst nezaměstnanosti průměrně o jeden procentní bod“ (Samuelson a Nordhaus 2013, str.597). Tedy zjednodušeně, že společnost nevytváří část produkce³ vlivem existence nezaměstnanosti. V neposlední řadě ekonomické náklady pro společnost zahrnují vyplácení sociálních dávek a podpor v nezaměstnanosti a ztrátu daňových výnosů z důvodu nezaměstnanosti (Pavelka 2011).

Mezi mimoekonomické náklady jsou obvykle zahrnovány rozpady manželství, alkoholismus, růst nemocnosti, růst počtu sebevražd a zhoršení vnímání postiženého člověka společností (Pavelka 2011). U jedince může ztráta práce vést k depresím, poklesu sebedůvěry a nárůstu sociální izolace (Buchtová 2002). Nezaměstnanost způsobuje obvykle i nárůst kriminality (Nový a Surynek 2006).

2. Hrubý domácí produkt

Hrubý domácí produkt (HDP) je považován za nejlepší prostředek, jak změřit ekonomickou výkonnost (Mankiw a Taylor 2014). HDP „*měří celkový objem veškeré finální produkce v peněžních jednotkách vyrobený v dané zemi za určité období (zpravidla jeden rok) výrobními faktory umístěnými v dané zemi bez ohledu na to, kdo vlastní tyto výrobní faktory*“ (Klíma 2006, str.18). V pokročilé industrializované ekonomice jsou měřeny statistiky ekonomické výkonnosti obvykle každé tři měsíce (Mankiw a Taylor 2014). Vláda díky nimž pozná, zda lze očekávat pokles, či expanzi ekonomiky a zda nehrozí prudký růst inflace nebo závažná recese (Samuelson a Nordhaus 2013).

Do HDP se započítávají zboží a služby, které byly vyrobeny a prodány na trhu ve sledovaném období a nemohou být v daném období znovu prodány. HDP tedy nezapočítává meziprodukty, ale pouze finální produkci (Klíma 2006).

HDP měří ekonomické vstupy i výstupy a to z toho důvodu, že v ekonomice jako celku se příjmy rovnají výdajům, neboli každá peněžní transakce má svého kupujícího a prodávajícího (Mankiw a Taylor 2014).

Někteří kritici upozorňují na nedostatky HDP z důvodu opomíjení důležitých oblastí ekonomické činnosti. Není zde zahrnuto například znečištění životního prostředí, globální oteplování či kyselé deště. Do HDP není počítána šedá ekonomika, například hazard, prostituce, prodej drog nebo nelegální práce. Opomíjené jsou také mimotržní

³ Produkční mezerou a jejím výpočtem se zabývají autoři McConnell, Brue a Flynn ve své knize *macroeconomics: principles, problems, and policies* v kapitole 9 na str. 201 (McConnell a kol. 2015).

aktivity, jako investice studentů do lidského kapitálu, volný čas nebo množství statků a služeb vyprodukovaných domácnostmi (Samuelson a Nordhaus 2013).

2.1. Metody měření HDP

K měření makroekonomického ukazatele HDP jsou obvykle využívány tři základní metody, z nichž každá vychází z jiného hlediska: výrobní, výdajová a důchodová metoda (Jurečka 2017).

Výrobní (produkční) metoda měří domácí produkt sečtením hodnot výrobků a služeb vyrobených v daném roce. Každý výrobek se do HDP započítává pouze jednou, proto sčítáme přidané hodnoty. Přidanou hodnotu k surovinám, zboží a službám vytváří pracovníci v průběhu výrobního procesu svým úsilím. Sečtením přidaných hodnot dostaneme finální výrobu, tedy hodnotu HDP (Jurečka 2017).

Měření domácího produktu pomocí **výdajové** metody je provedeno sečtením celkových výdajů ekonomických subjektů na nákup výrobků a služeb (Klíma 2006). Mezi tyto výdaje patří výdaje na domácí spotřebu **C**, výdaje na vládní spotřebu **G**, výdaje na soukromé hrubé investice **I** a čistý export **NX**. Celkové výdaje vyjadřuje formule: **HDP = C + I + G + NX** (Jurečka 2017).

Důchodová metoda počítá HDP jako „*součet prvotních důchodů za národní hospodářství celkem*“ (Brčák a Sekerka 2010, str.18). K výpočtu HDP potřebujeme znát veličinu národní důchod **NI**, kterou získáme součtem veškerých příjmů ekonomických subjektů, které plynou z vlastnictví výrobních faktorů. Patří sem hrubé příjmy ze závislé činnosti **w**, hrubé příjmy z podnikání **s**, renty plynoucí z vlastnictví majetku **r**, čisté úroky **i** a hrubé zisky firem **z**. Rovnice má tvar **NI = w + s + r + i + z**. Domácí produkt v tržních cenách získáme přičtením hodnoty nepřímých daní **Tn** a amortizace **a**. Výsledná rovnice je ve tvaru **HDP_{CT} = NI + a + Tn** (Klíma 2006).

3. Charakteristika regionů

Cílem této kapitoly je charakterizovat vybrané okresy, které jsou zkoumány v práci. Nachází se zde závody ŠKODA AUTO a bude v nich zkoumán vliv výroby na nezaměstnanost. Charakteristika okresů je důležitá z hlediska geografické polohy a demografických údajů, které mohou mít vliv na vývoj nezaměstnanosti.

3.1. Okres Mladá Boleslav

Rozloha okresu Mladá Boleslav je 1 023 km² a zabírá 9,4 % celkové plochy Středočeského kraje, ve kterém se nachází na severním okraji. Počet obyvatel je 127,8 tisíc. Okres je od roku 2003 rozdělen na 2 správní obvody obcí s rozšířenou působností – Mladou Boleslav a Mnichovo Hradiště (ČSÚ 2019b). Primátor Mladé Boleslavi je MUDR. Raduan Nwelati (MB-net 2019) a funkci starosty Mnichova Hradiště zastává Mgr. Ondřej Lochman, Ph.D. (Mnichovo Hradiště 2018). Okresu Mladá Boleslav náleží 120 obcí, z nichž 8 obcí má statut města (ČSÚ 2019b).

Hospodářský vývoj je z velké části dán zeměpisnou polohou regionu. V severní části okresu docházelo k rozvoji papírenského, textilního a kovodělného průmyslu, zatímco jih byl zemědělskou oblastí. V roce 1895 zde byla založena Akciová společnost pro automobilový průmysl v Mladé Boleslavi. V současné době má tato společnost s názvem ŠKODA AUTO celostátní význam a ovlivňuje ekonomickou situaci regionu. V registru ekonomických subjektů bylo v tomto okrese zapsáno k 31.12.2017 celkem 27 494 podnikatelských subjektů. Největší část tvoří velkoobchod a maloobchod (25,9 %), poté činnosti v průmyslu (11,7 %), ve stavebnictví (11,1 %) a v zemědělství a lesnictví (3,8 %) (ČSÚ 2019b).

K 31.12.2018 činil podíl nezaměstnaných osob v okrese Mladá Boleslav 1,9 %. Je tak jedním z okresů s nejnižší nezaměstnaností (MPSV 2019b).

Počet zaměstnaných ve Středočeském kraji je ke konci roku 2017 podle údajů ČSÚ 666,6 tisíc (2018c). O počtu zaměstnaných v kraji v průběhu sledovaného období se autorka více zmíní v praktické části práce.

Mezi celostátně významné silniční tahy, které prochází územím okresu patří dálnice D10, silnice I. třídy I/38 a I/16 (ČSÚ 2019b).

3.2. Okres Rychnov nad Kněžnou

Rozloha okresu Rychnov nad Kněžnou je 982 km² a zabírá 20,6 % Královohradeckého kraje, ve kterém se na jeho východě nachází. Je druhým největším okresem v kraji, avšak z hlediska počtu obyvatel je okres nejmenším v kraji (ČSÚ 2016b). K 31.12.2017 zde žilo 78 979 obyvatel (ČSÚ 2018b). Okres Rychnov nad Kněžnou je rozdělen na tři správní obvody obcí s rozšířenou působností – Rychnov nad Kněžnou, Kostelec nad Orlicí a Dobruška. Tyto obce pověřila státní správa výkonem vybraných funkcí, které přísluší do jejich správního obvodu. Okresu Rychnov nad Kněžnou náleží 80 obcí (ČSÚ 2016b). Výkonem funkce starosty v obci Rychnov nad Kněžnou byl pověřen Ing. Jan Skořepa (Rychnov-city 2019).

Mezi významné společnosti a zaměstnavatele tohoto okresu patří ŠKODA AUTO – závod v obci Kvasiny a strojírenská a stavební společnost Vaspo Vamberk, s.r.o. (Evropská databanka 2019).

V registru ekonomických subjektů bylo k 31.12.2018 zapsáno 18 492 podnikatelských subjektů. Největší část tvoří podniky zabývající se obchodem, ubytováním a stravováním (28,5 %), subjekty zabývající se průmyslovou činností (14,2 %), stavební činností (11,6 %), dále profesní, technické a vědecké činnosti (8,7 %) a zemědělské činnosti (8,48 %) (ČSÚ a Boudová 2019).

K 31.12.2018 činil podíl nezaměstnaných osob v okrese Rychnov nad Kněžnou 1,3 %. Od května roku 2016 má tento okres nejnižší nezaměstnanost ze 77 okresů v celé ČR. S údaji z konce roku 2018 drží první příčku okres Praha-východ s 1,1 % (MPSV 2019b).

Počet zaměstnaných v Královéhradeckém kraji je ke konci roku 2017 podle údajů ČSÚ 272 tisíc (2018c). O počtu zaměstnaných v kraji v průběhu sledovaného období se autorka více zmíní v praktické části práce.

Mezi významné dopravní tahy patří silnice z Hradce Králové vedoucí přes Týniště nad Orlicí a Vamberk směrem na Šumperk a druhá trasa z Náchoda přes Dobrušku, Rychnov nad Kněžnou a Ústí nad Orlicí do Brna (ČSÚ 2016b).

4. ŠKODA AUTO a.s.

Tato kapitola představuje největšího producenta a exportéra automobilů v České republice ŠKODA AUTO. Autorka se zprvu zaměřuje na vznik a stručnou historii firmy, poté zmiňuje současné postavení Společnosti jako významného zaměstnavatele, a nakonec popisuje vytyčené cíle.

4.1. Historie

Svou historii píše společnost ŠKODA AUTO od vzniku bicyklu postaveného v roce 1895 knihkupcem Václavem Klementem a mechanikem Václavem Laurinem. Tento bicykl pojmenovali vlastenecky *Slavia*. Zanedlouho přešli ke stavbě motocyklů⁴ a sbírali rychlostní rekordy a vítězství v závodech, což je motivovalo k založení výroby automobilů v roce 1905. Vznikla rodové linie automobilů v čele s *Voiturette A'*. Značka ŠKODA se tak řadí k nejstarším automobilkám na světě. Svého průlomového úspěchu dosáhla firma *Laurin & Klement* po spojení se strojírenským podnikem *ŠKODA Plzeň* v roce 1925 a vydáním modelu *ŠKODA Popular* v roce 1934. Společnost vyráběla vozy špičkové kvality i v době válek a centrálně plánovaného hospodářství. Roku 1991 přešla do vlastnictví skupiny VOLKSWAGEN (ŠKODA AUTO 2019a).

4.2. Současnost

Společnost je součástí koncernu VOLKSWAGEN více než 25 let a během této doby došlo k podstatnému zvýšení objemu dodávek ŠKODA AUTO a zvětšilo se její produktové portfolio (ŠKODA AUTO 2018). Předmětem podnikatelské činnosti ŠKODA AUTO je zejména vývoj, výroba a prodej automobilů, originálních dílů, komponentů a příslušenství značky ŠKODA. Mimo jiné se zabývá poskytováním servisních služeb (ŠKODA AUTO 2019b).

ŠKODA AUTO má sídlo v Mladé Boleslavi, kde se také nachází jeden ze závodů. Další závody jsou umístěny v Kvasinách a ve Vrchlabí (ŠKODA AUTO 2019c). Prostřednictvím koncernových partnerství se vozy značky ŠKODA vyrábí také v Číně, Rusku, Německu, Alžírsku, Indii a na Slovensku. Rovněž v Kazachstánu a na Ukrajině ve spolupráci s lokálními partnery (ŠKODA AUTO 2019b).

⁴ Motocykly, neboli motocyklety byla jízdní kola s přídavným motorem (ŠKODA AUTO 2019d).

Společnost s logem okřídleného šípů patří mezi dlouhodobé pilíře ekonomiky a v roce 2018 byla opět vyhlášena nejziskovější firmou v České Republice (CZECH TOP 100, a.s. 2019).

V současné době zaměstnává ŠKODA AUTO v České Republice více než 33 900 pracovníků. Svým zaměstnancům věnuje dlouhodobou péči a snaží se o zvýšení atraktivity regionů, kde působí, ve spolupráci se sociálním partnerem Odbory KOVO (ŠKODA AUTO 2019b). Tato odborová organizace, která sdružuje členy všech dílenských organizací a své členy důchodce, je dobrovolná organizace zaměstnanců ŠKODA AUTO a.s. Garantuje svým členům maximální ochranu pracovních míst a dobré pracovní podmínky. Každoročně uzavírá se zaměstnavatelem kolektivní smlouvu, která určuje individuální a právní vztahy mezi zaměstnavatelem a zástupcem zaměstnanců Odborů KOVO (Odbory KOVO MB 2014). Více se autorka o Odborech KOVO zmíní v praktické části práce.

Důkazem, že ŠKODA AUTO je jedním z nejoblíbenějších⁵ zaměstnavatelů, jsou zaměstnanecké benefity. Patří mezi ně roční bonus vyšší než 110 000 Kč, dotované stravování, roční příspěvek na doplňkové penzijní spoření 13 200 Kč ročně, koupě nebo pronájem vozu za výhodnou cenu a v neposlední řadě možnost vzdělávání a kariérního růstu (ŠKODA AUTO 2019e).

Zvyšování atraktivity ŠKODA regionů je nezbytné vzhledem k udržitelnosti a dalšímu rozvoji těchto lokalit. V regionech uzavírá strategické partnerství a každoročně přispívá desítkami milionů korun na lepší kvalitu života, na sportovní, kulturní a jiné volnočasové aktivity. Zaměřuje se především na čtyři hlavní pilíře: technické vzdělávání, dopravní bezpečnost, podporu dětí a bezbariérovou mobilitu. Mimo jiné investuje do rozvoje infrastruktury, sociálních a zdravotnických služeb a ekologie. Společnost založila nadační fond ŠKODA AUTO a iniciovala program Nové Boleslavsko⁶ (ŠKODA AUTO 2019b).

⁵ Společnost ŠKODA AUTO se stala nejoblíbenějším zaměstnavatelem roku 2017 u studentů technických oborů v mezinárodním výzkumu Universum (BISTROAGENCY.CZ 2017).

⁶ Cílem programu Nové Boleslavsko je vytvořit dobré místo k životu, práci i odpočinku. Tento program společně vytvořili regionální zaměstnavatel ŠKODA AUTO, Statutární město Mladá Boleslav, město Kosmonosy, Středočeský kraj a vláda České republiky. Lidé z regionu mohou prostřednictvím formuláře posílat své nápady na vylepšení Mladoboleslavska a podílet se tak na dosažení společného cíle. Nadační fond ŠKODA AUTO na tento program poskytl 30 milionů EUR (Nové Boleslavsko 2018).

4.3. Budoucnost

V brzké budoucnosti čekají Společnost nemalé výzvy. V klíčových regionech je očekávána volatilní poptávka po nových automobilech. Proměnlivá a nestálá poptávka je spojena se zpomalujícím ekonomickým cyklem či politickými vlivy, jako jsou přetrvávající sankce v některých regionech, protekcionistické zásahy v oblasti cel, a především odchod Velké Británie z Evropské Unie (ŠKODA AUTO 2019b).

Mezi priority řešené v krátkodobém horizontu patří nedostatek výrobních kapacit, digitální transformace, podniková optimalizace, zvýšení profitability a rozvoj v oblasti digitálních služeb (ŠKODA AUTO 2019b). Jedním z hlavních cílů je snížení emisí a elektrifikace portfolia, aby Společnost splnila regulační cíle vytyčené pro rok 2020, kdy musí emise skleníkových plynů snížit o 20 % oproti roku 1990 (European Commission 2016). Pro rok 2030 stanovila Evropská Unie snížení emisí CO₂ o 37,5 % oproti roku 2021 (Rada EU 2019). ŠKODA AUTO chce i nadále pokračovat ve své strategii GreenFuture⁷ a snaží se tak snížit ekologickou zátěž a podporovat trvale udržitelný rozvoj podniku (ŠKODA AUTO 2019f).

⁷ Pro strategie GreenFuture je prioritní efektivní výroba vozů a šetrné nakládání s přírodními zdroji v podniku. Tohoto cíle dosahují snižováním spotřeby energie, vody, vyšším podílem recyklace a v neposlední řadě nižší emisí škodlivých látek. Společnost zajišťuje zpětný odběr vozů poté, co doslouží a poskytují maximální možnou recyklaci. K podpoře životního prostředí Společnost přispívá také tím, že za každé koupené auto vysadí jeden strom na území České republiky (ŠKODA AUTO 2019f).

Praktická část

V praktické části autorka zprvu popisuje vývoj zaměstnanců ve Společnosti a jejich odborové zastoupení KOVO. Dále je zkoumán vliv výroby na nezaměstnanost v regionech závodů ŠKODA AUTO v letech 2005–2018. Pro svůj výzkum autorka zvolila dva závody ŠKODA AUTO. Hlavní závod Mladá Boleslav, který se nachází v okrese Mladá Boleslav a pobočný závod Kvasiny, který se nachází v okrese Rychnov nad Kněžnou. Společnost má v České republice také závod Vrchlabí, který nebyl pro tento výzkum zvolen z důvodu odlišnosti od zkoumaných závodů. Mohlo by dojít k ovlivnění hypotézy, která říká, že *výroba ŠKODA AUTO nepřímo úměrně působí na nezaměstnanost v regionech závodů v letech 2005–2018*. Odlišnost je především v různorodosti výroby závodů. Vrchlabí se od roku 2012 soustředí na výrobu automatických převodovek (ŠKODA AUTO 2015), které nejsou do výroby automobilů započítány. Dále následuje kapitola ŠKODA AUTO a.s. ve světě, která pojednává o dodávkách vozů značky ŠKODA do zahraničí a mimo jiné se věnuje celosvětové produkci. V závěru praktické části je věnována pozornost nové emisní legislativě a následné elektrifikaci. Autorka se zde zabývá otázkou, zda proměna automobilového odvětví přinese strukturální změny v nezaměstnanosti a zaměstnanosti.

5. Lidské zdroje ŠKODA AUTO a.s.

ŠKODA AUTO je jedním z největších zaměstnavatelů v České republice. Dlouhodobě se zaměřuje na vzdělávání a rozvoj svých zaměstnanců a v roce 2019 se stala již poosmé vítězem studie TOP zaměstnavatelé. Společnost své zaměstnance vzdělává a rozvíjí v podobě četných školení či hrazených jazykových kurzů, což napomáhá k zatraktivnění zaměstnavatele pro potenciální uchazeče o práci (ŠKODA AUTO 2019h). Oblast lidských zdrojů je pro ŠKODA AUTO hnacím motorem.

5.1. Vývoj kmenového personálu ŠKODA AUTO a.s.

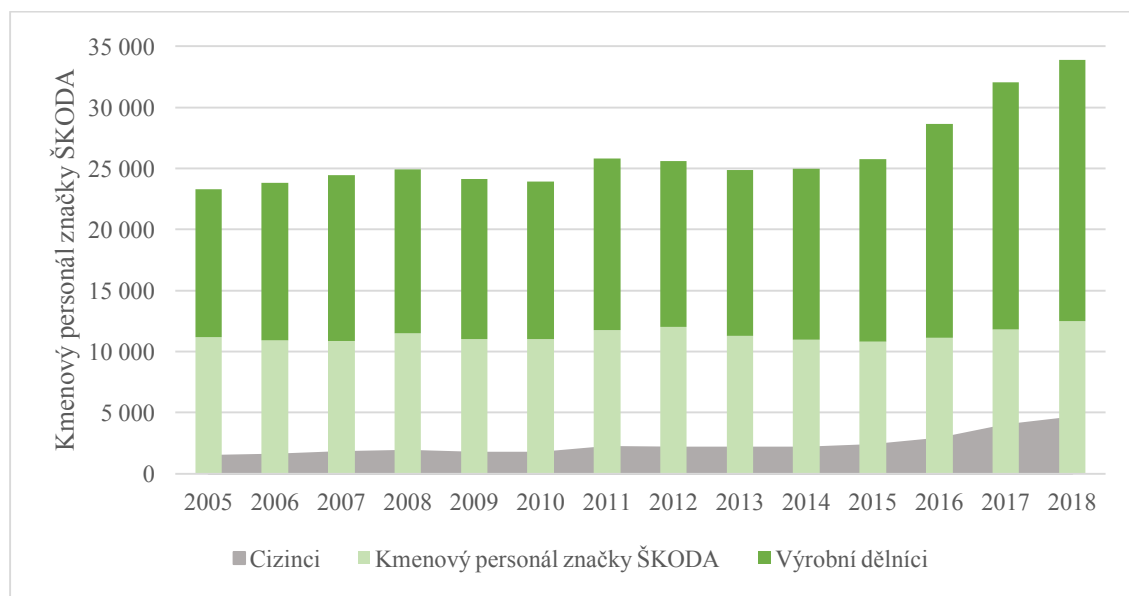
Počet kmenového personálu značky ŠKODA je vyobrazen v tabulce 1. V tabulce vidíme rozdělení kmenového personálu na zaměstnance ŠKODA AUTO a.s. a zaměstnance dceřiných společností. Dále je zde vyobrazen počet výrobních dělníků a počet cizinců, které Společnost zaměstnává. V posledních letech cizinci pracují především v závodě Kvasiny, který leží nedaleko polských hranic. Za prací sem dojíždějí také ze Slovenska, Maďarska, Bulharska či Rumunska (ŠKODA AUTO 2019b).

Tabulka 1 Počet zaměstnanců ŠKODA AUTO a.s.

Počet zaměstnanců / Rok		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Kmenový personál značky ŠKODA		23 274	23 837	24 461	24 936	24 118	23 905	25 799
Z toho:	ŠKODA AUTO a.s.	22 554	23 034	23 559	23 622	22 831	22 506	24 177
	Dceřiné společnosti	720	803	902	1 314	1 287	1 399	1 622
Z toho:	Výrobní dělníci	12 104	12 935	13 603	13 458	13 081	12 911	14 033
	Cizinci	1 443	1 549	1 761	1 845	1 712	1 697	2 167
Počet zaměstnanců / Rok		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Kmenový personál značky ŠKODA		25 585	24 891	25 000	25 757	28 667	32 049	33 917
Z toho:	ŠKODA AUTO a.s.	23 978	23 689	23 748	24 567	27 462	30 690	32 494
	Dceřiné společnosti	1 607	1 202	1 252	1 190	1 205	1 359	1 423
Z toho:	Výrobní dělníci	13 588	13 593	14 042	14 931	17 532	20 253	21 454
	Cizinci	2 124	2 116	2 150	2 318	2 838	3 942	4 613

Zdroj: vlastní zpracování podle interních materiálů (ŠKODA AUTO a Čermáková 2019)

Graf 1 Počet zaměstnanců ŠKODA AUTO a.s.



Zdroj: vlastní zpracování podle interních materiálů (ŠKODA AUTO a Čermáková 2019)

Graf 1 zobrazuje vývoj počtu kmenových zaměstnanců. Tmavě zelená část grafu představuje největší složku kmenového personálu – výrobní dělníky. Ve sledovaném období práce od roku 2005 do roku 2018 přibýlo více než 10 000 zaměstnanců. Nejrychlejší tempo růstu počtu zaměstnanců můžeme sledovat od roku 2015 do roku

2018, který může být způsoben zvýšením výrobních kapacit, stavbou nových hal a vyššími investicemi do výzkumu a vývoje.

Šedá plocha na grafu znázorňuje zvyšující se podíl zaměstnaných cizinců ve firmě. Od roku 2005, kdy bylo ve firmě 6,2 % zaměstnanců cizí národnosti, se do roku 2018 podíl zvýšil na 13,6 %. Tento nárůst mohl být ovlivněn nabízenými benefity Společností, jako je možnost ubytování a příspěvek na něj. Dalším důvodem může být motivační mzdové ohodnocení, kvůli kterému se cizincům vyplatí migrovat – mzdový diferenciál dělníků ŠKODA AUTO a ostatních dělníků bude znázorněn v grafu 2.

Společnost ŠKODA AUTO ovlivňuje zaměstnanost a nezaměstnanost okresu více než jen svými kmenovými a agenturními zaměstnanci. Svým kapitálem přitahuje podnikatele, jako jsou zahraniční investoři a dodavatelé, kteří vytvářejí další pracovní místa, například společnost vyrábějící náhradní díly TRW v okrese Mladá Boleslav. Z tohoto důvodu autorka použila pro výzkum ukazatel *podíl nezaměstnaných osob* namísto ukazatele *počtu zaměstnanců*.

5.2. Odbory KOVO

Podle neoklasického přístupu pracovník vstupuje do odborů, pokud je jeho mzda ze zaměstnání s odbory vyšší než mzda ze zaměstnání bez odborů. Čím je rozdíl vyšší, tím pravděpodobněji do odborů vstoupí. Terénní průzkum však odhalil, že většina pracovníků, kteří vyhledali odborovou reprezentaci, tak udělali v důsledku špatného zacházení s nimi (Kaufman 1999). Ať už z jednoho či druhého důvodu, mají odbory KOVO, které zastupují zaměstnance ŠKODA AUTO, 36 093 členů k březnu roku 2019. Podle slov předsedy PR Jaroslava Povšíka, umožňuje tato členská základna vytvářet silné smlouvy nejen ve firmě ŠKODA, ale také v agenturách práce a v integrovaných firmách (KOVO ŠKODA AUTO a.s. 2019).

V rozhovoru o kolektivním vyjednávání se pan Povšík vyjádřil, že ze strany odborů je vždy snaha se dohodnout a nedělat nátlakové akce v podobě stávek, které způsobují škody a zhoršují vztahy. Avšak v nevyhnutelném případě jsou odbory KOVO připraveny zasáhnout a vybojovat lepší pracovní podmínky⁸ a ohodnocení. Podle slov

⁸ Na dubnovém zasedání podnikové rady dodává předseda DO 31 Petr Knotek „*Chodíme denně mezi lidmi, kterým se zrychlují linky, přidává se jim práce, nemohou si odskočit ani na toaletu, je jim horko, ale přitom všude slyší, jak se musí šetřit, že není možné přidávat peníze, přitom firma po nich chce rychlejší tempo a směnné systémy*“ (Odbory KOVO MB 2019a). Tato citace pana Knotky vyobrazuje situaci škodovských dělníků a proč si podle odborů zaslouží přidat a zlepšit pracovní podmínky.

pana předsedy nesmí v žádném případě klesnout reálná mzda z důvodu vyšší inflace, proto pečlivě sledují její vývoj. Odbory KOVO dobře ví, jak si Společnost vede a snaží se tak vyjednat nejvyšší možnou mzdu, která je adekvátní k zisku a situaci firmy (Odbory KOVO MB 2019b).

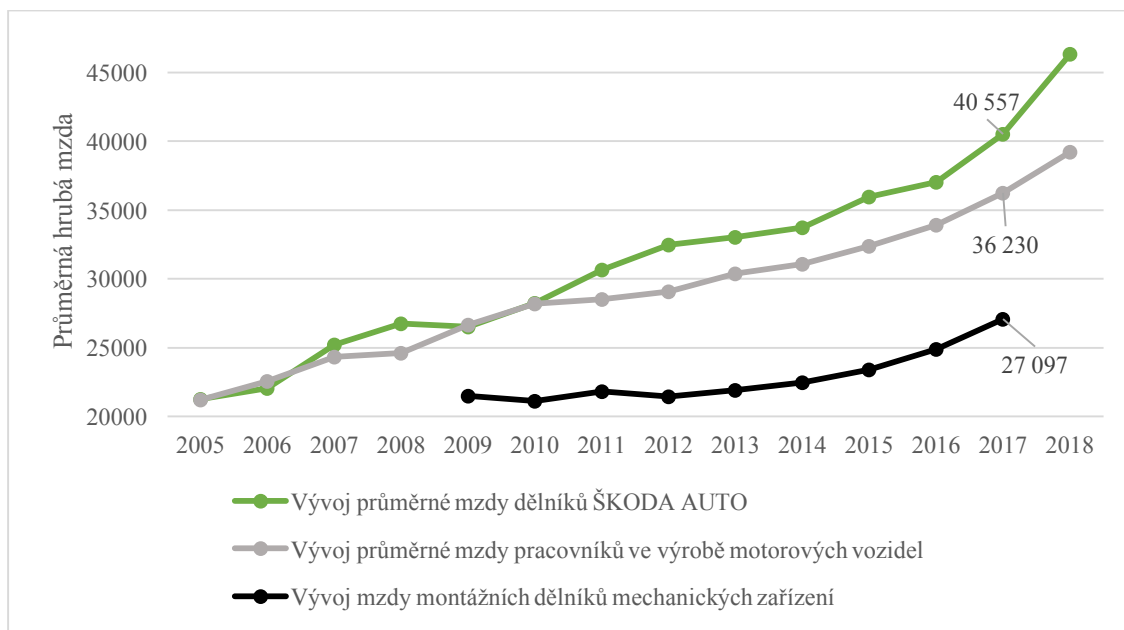
V únoru roku 2019 začalo první kolo kolektivního vyjednávání mezi odbory KOVO a společností ŠKODA AUTO o mzdách. Od 01.04.2019 na základě šestého kola tohoto vyjednávání vstoupila v platnost smlouva o zvýšení tarifních tříd o částku 2500 Kč. Společnost s touto částkou zprvu zcela nesouhlasila a odvolávala se na zhoršenou situaci firmy, avšak nakonec ŠKODA AUTO odborům KOVO ustoupila. Dále odbory vyjednaly zvýšení příspěvku za atypické směnné systémy, jednorázové platby 4000 Kč a zvýšení variabilního bonusu. Podle týdeníku Škodováckého odboráře přineslo vyjednávání odborů KOVO osminásobný nárůst variabilního bonusu v průběhu 10 let (Odbory KOVO MB 2019c).

Z informací o kolektivním vyjednávání plyne, že odbory drží mzdy výše, než by měla Společnost bez odborů. Není zde však potvrzena teorie o insiderech a outsiders⁹, která tvrdí, že zvýšení mzdy vede k propouštění zaměstnanců, kteří zvyšují nabídku práce na jiném trhu a v důsledku toho na něm snižují mzdovou sazbu. Společnost stojí proti této teorii, protože po navýšení mezd nedochází k propouštění zaměstnanců. Je spekulativní, zda by Společnost peníze na zvýšení mezd nemohla lépe využít například v investicích.

ŠKODA AUTO své zaměstnance po zvýšení mzdové sazby sice nepropouští, avšak deformace trhu nastává v návaznosti na mzdový diferenciál, který na trhu vytváří. Tento rozdíl vývoje mezd můžeme vidět na grafu 2.

⁹ Insider je ten, kdo po zvýšení mezd zůstane ve firmě zaměstnaný a pobírá vyšší mzdu. Outsider je ten, kdo je po zvýšení mezd ve firmě propuštěn – tyto termíny používá Brožová ve své knize Kapitoly z ekonomie trhů práce (2018).

Graf 2 Komparace vývoje průměrných mezd dělníků



Zdroj: Vlastní zpracování z interních informací odborů KOVO a ŠKODA AUTO (Odbory KOVO MB a Miller 2019), z údajů ČSÚ z tabulky 2.5. Mzdy v průmyslu (2019c) a (ČSÚ 2019f)

Po konzultaci s pracovníkem ČSÚ Ondřejem Košatou, autorka použila pro komparaci ukazatel *vývoj mzdy pracovníků ve výrobě motorových vozidel*, který je zpracovaný podle odvětvové klasifikace CZ-NACE a je jedním z odvětví průmyslu. ČSÚ vytváří statistiky mezd na základě údajů zaměstnavatelů/podniků, které jim vykáží celkový počet zaměstnanců a celkový objem vyplacených mezd, z čehož nelze poznat, na jaké pozici zaměstnanci pracují, jen odvětví činnosti jejich zaměstnavatele. Tato skutečnost může ovlivnit mzdový diferenciál, který je vyobrazen na grafu 2. Z tohoto důvodu autorka do grafu zahrнула *vývoj mezd montážních dělníků mechanických zařízení*, jejichž zaměstnání se přibližuje dělníkům ve ŠKODA AUTO, aby byl mzdový diferenciál více zřetelný. Tyto údaje poskytuje ČSÚ pouze od roku 2009 do roku 2017.

I přes drobné nesrovnalosti ukazatelů je výsledek jednoznačný. Dělníci ŠKODA AUTO mají vyšší průměrnou mzdu oproti průměrné mzdě ostatních dělníků. Rozdíl mezd je viditelný především od roku 2010 do konce sledovaného období, kde je mzda dělníků ŠKODA AUTO vyšší o více než 7 000 Kč než mzda pracovníků ve výrobě motorových vozidel. V roce 2017 je mzda dělníků ŠKODA AUTO vyšší o více než 13 000 Kč než mzda montážních dělníků mechanických zařízení. Na vývoji takto vysokých mezd dělníků ŠKODA AUTO se podílely odbory KOVO.

6. Vliv výroby ŠKODA AUTO a.s. na nezaměstnanost v okrese Mladá Boleslav

V této kapitole je popsána výroba hlavního závodu ŠKODA AUTO v Mladé Boleslavi. Seznamuje čtenáře s portfoliem daného závodu a zobrazuje vývoj výroby ve sledovaném období 2005—2018. Dále kapitola znázorňuje vývoj počtu zaměstnanců v tomto závodě a analyzuje ukazatel podíl nezaměstnanosti v okrese Mladá Boleslav, který je dán do kontextu s hospodářským růstem ČR. Výroba a podíl nezaměstnanosti jsou dány do jednoho grafu a zobrazují tak vztah těchto dvou ukazatelů – ukazují vliv výroby ŠKODA AUTO a.s. na nezaměstnanost v regionech závodů a potvrzují, či vyvracejí zkoumanou hypotézu.

6.1. Výroba závodu ŠKODA AUTO v Mladé Boleslavi

Nejvíce vozů ŠKODA AUTO v České republice se vyrábí v hlavním závodě Mladá Boleslav. V tabulce 2 vidíme přehled modelů, které se ve sledovaném období 2005—2018 vyráběly. V tabulce jsou uvedeny počty vyrobených automobilů v jednotlivých letech a modelech. Autorka do výzkumu zahrnula pouze výrobu ZP8, tedy kompletně vybavené a otestované automobily. Z tabulky vyplývá, že nejvíce bylo ve sledovaném období vyrobeno Octavia9 A7 Combi (944 574 ks), Fabia5 A05 Lim. (914 425ks) a model Octavia4 A5 Combi (730 600ks). Pro výzkum této práce jsou nejvíce relevantní data celkové výroby v jednotlivých letech, které jsou uvedeny v posledním sloupci tabulky. Tato data byla přenesena do grafu 3, kde je celková výroba závodu Mladá Boleslav dána do kontextu hospodářského vývoje ČR ve sledovaném období.

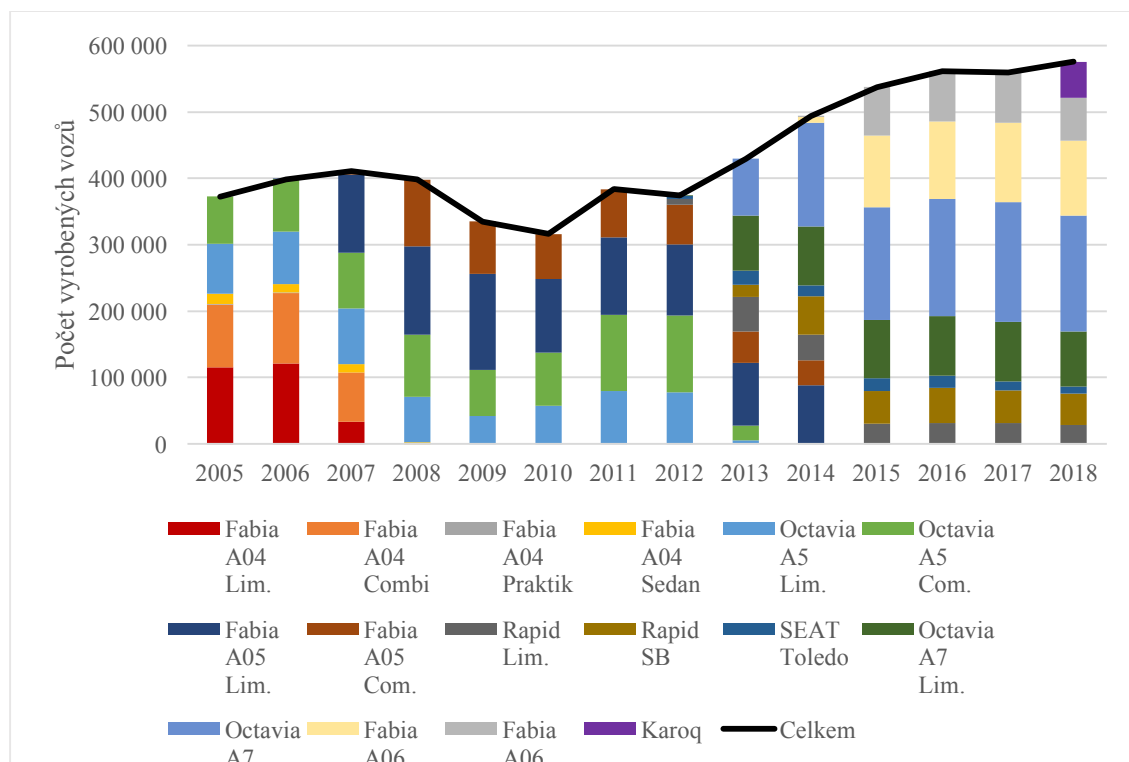
Tabulka 2 Výroba ZP8 v Mladé Boleslavi

Rok / Model	Fabia A04 Lim.	Fabia2 A04 Combi	Fabia3 A04 Sedan + Praktik	Octavia A5 Lim.	Octavia4 A5 Combi	Fabia5 A05 Lim.	Fabia6 A05 Combi	Rapid Lim.
2005	115 667	94 091	16 406	75 755	70 665			
2006	121 506	106 112	13 301	79 016	78 633	196		
2007	33 296	74 053	13 137	83 170	84 643	117 894	4 413	
2008		12	2 844	68 517	92 783	133 294	100 856	
2009				41 564	69 488	145 547	78 616	
2010				57 119	80 493	110 653	68 079	
2011				79 259	115 591	116 192	73 023	
2012				77 394	115 809	107 820	59 870	8 128
2013				5 105	22 495	94 767	47 505	51 279
2014						88 062	37 656	38 970
2015								30 270
2016								31 715
2017								31 561
2018								28 813
Celkem	270 469	274 268	45 688	566 899	730 600	914 425	470 018	220 736
Rok / Model	Rapid7 SB	SEAT Toledo	Octavia8 A7 Lim.	Octavia9 A7 Combi	Fabia10 A06 Lim.	Fabia11 A06 Combi	Karoq	Celkem vyrobeno
2005								372 584
2006								398 764
2007								410 606
2008								398 306
2009								335 215
2010								316 344
2011								384 065
2012		5 000	816					374 837
2013	18 542	21 771	82 361	86 046				429 871
2014	57 792	16 541	88 301	156 742	8 827	1 341		494 232
2015	49 207	19 728	87 176	170 629	107 997	72 614		537 621
2016	52 975	18 029	90 130	176 093	117 397	75 479		561 818
2017	49 553	13 146	89 667	180 102	119 730	76 292	71	560 122
2018	47 187	10 151	83 070	174 962	112 863	64 800	53 944	575 790
Celkem	275 256	104 366	521 521	944 574	466 814	290 526	54 015	

Zdroj: Vlastní zpracování z interních zdrojů¹⁰ ŠKODA AUTO (ŠKODA AUTO a Kovář PLP/I 2019)

¹⁰ Zdroje poskytnuty na základě smlouvy o Závěrečné práci mezi ŠKODA AUTO a.s. a autorkou

Graf 3 Výroba závodu ŠKODA AUTO v Mladé Boleslavi v letech 2005—2018 podle jednotlivých modelů



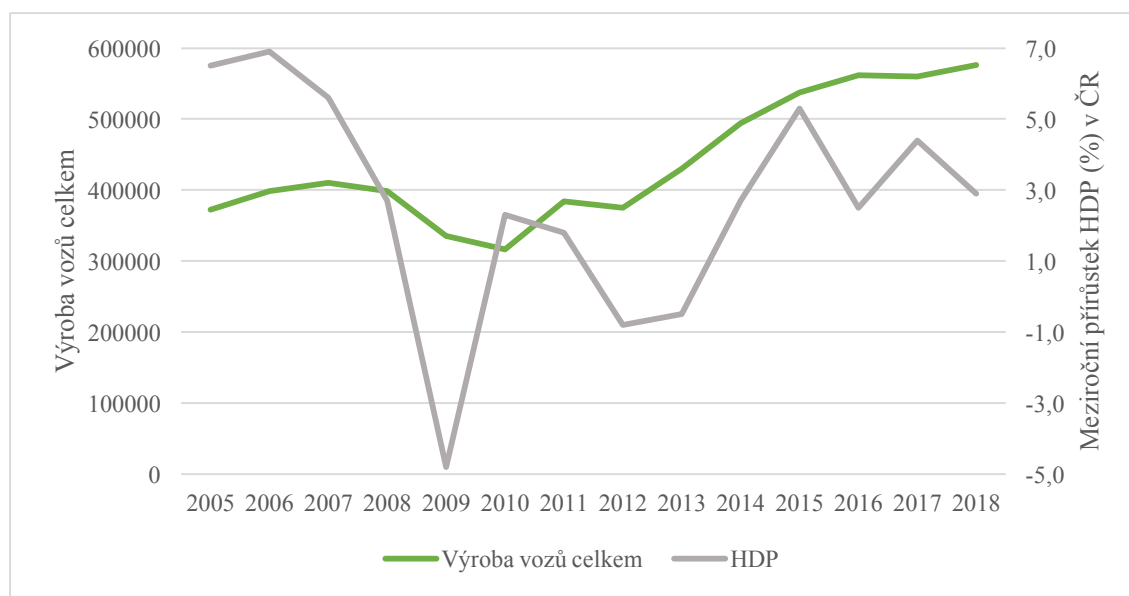
Zdroj: Vlastní zpracování z interních zdrojů ŠKODA AUTO (ŠKODA AUTO a Kovář PLP/I 2019)

Graf 3 zobrazuje výrobu závodu Mladá Boleslav podle jednotlivých modelů. V roce 2005, kdy se vyrábělo 5 modelů, bylo vyrobeno 372 584 automobilů. Do roku 2007, po přidání dalších dvou modelů Fabia A05 Lim a Fabia A05 Combi, výroba stoupla na 410 606 vyrobených vozů. Od roku 2007 do roku 2010¹¹ výroba postupně klesala až na nejnižší hodnotu v celém sledovaném období, kdy se vyrobilo 316 344 vozů. Toto bylo zapříčiněno krácením výrobního programu, které proběhlo vzhledem k postupující světové finanční krizi a poklesu poptávky na významných trzích (ŠKODA AUTO 2009). Do roku 2011 se zvýšila výroba vozů na 384 065, čemuž přispělo zvýšení flexibility karosárny a lakovny kmenového závodu. V roce 2012 bylo vyrobeno 374 837 vozů, tedy pokles výroby o 2,4 %. V tomto roce se rozrostlo Boleslavské portfolio o model Rapid Lim. a dále došlo k rozšíření závodu Mladá Boleslav a navýšení výrobních kapacit (ŠKODA AUTO 2012). Od počátku roku 2013 výroba stoupá až do roku 2016 na 516 818 vyrobených automobilů. V tomto období Společnost navýšila své portfolio o 4 nové

¹¹ V roce 2010 v závodě Mladá Boleslav byla výroba nejnižší ze sledovaného období, avšak celkově ŠKODA AUTO zvýšila svůj objem výroby – tedy po součtu s výrobou v Kvasinách, v indickém závodu Aurangabad, v ruské Kaluze, v Číně a na Slovensku dosáhla rekordního objemu 783 tisíc vyrobených automobilů do roku 2010 (ŠKODA AUTO 2011).

modely – Rapid SB, Octavia A7 Combi, Fabia A06 Lim. a Fabia A06 Combi. Do roku 2017 zůstala výroba v hlavním závodě téměř konstantní a nepatrně se snížila, avšak v roce 2018 došlo opět ke zvýšení výroby na rekordních 575 790 vyrobených vozů.

Graf 4 Výroba závodu ŠKODA AUTO v Mladé Boleslavi v letech 2005—2018 a meziroční růst HDP (%) v České republice



Zdroj: Vlastní zpracování z interních zdrojů ŠKODA AUTO (ŠKODA AUTO a Kovář PLP/I 2019) a ČSÚ (2019d).

Graf 4 zobrazuje celkovou výrobu vozů zelenou linií a meziroční růst HDP, počítané výrobní metodou, šedou linií. Obecný předpoklad, podle kterého by měla být přímá úměra mezi těmito ukazateli, není ve sledovaném období vždy potvrzen. Například v obdobích 2006—2007 a 2010—2011 HDP klesá, avšak výroba mírně stoupá. Největší zpomalení ekonomiky ve sledovaném období nastává od roku 2008 do roku 2009, kde se odráží dopady již zmiňované finanční krize a výroba rovněž klesá. Od roku 2011 do roku 2015 ekonomika zrychluje své tempo, stejně tak výroba má rostoucí průběh.

6.2. Zaměstnanci v závodě Mladá Boleslav

Společnost ŠKODA AUTO je největším zaměstnavatelem v okrese Mladá Boleslav. V oblasti lidských zdrojů klade důraz na stabilizaci kvalifikovaných zaměstnanců. Toho se snaží dosáhnout jistotou trvalého zaměstnání, vyváženým vztahem profesního a soukromého života, ochranou zdraví při práci a podporou všech skupin zaměstnanců. Do závodu Mladá Boleslav dojíždí pracovníci i z jiných okresů a krajů.

Společnost nabízí speciální koncernovou autobusovou linku pro ty, kteří nemohou využít veřejnou dopravu v místě svého bydliště a pomáhá jim s dojížděním do zaměstnání. ŠKODA AUTO vytváří pracovní místa také pro agenturní personál, který pro Společnost zařizuje společnost ManpowerGroup, s.r.o (ŠKODA AUTO 2011).

Klíčem k budoucímu úspěchu je vzdělání a připravenost ke změnám. Společnost tak nabízí možnost studia a praxe v Mladé Boleslavi na ŠKODA AUTO Středním strojírenském učilišti a na ŠKODA AUTO Vysoké škole. Tyto instituce jsou neustále modernizovány¹² (ŠKODA AUTO 2016).

Obrovský počet zaměstnanců této společnosti potvrzuje, že ŠKODA AUTO je jedním z největších zaměstnavatelů nejen v okrese Mladá Boleslav, ale v celé České republice. Vývoj počtu kmenových zaměstnanců v závodě Mladá Boleslav je zobrazen v tabulce 3 a v grafu 5 a je dán do souvislosti s vývojem počtu zaměstnaných osob ve Středočeském kraji.

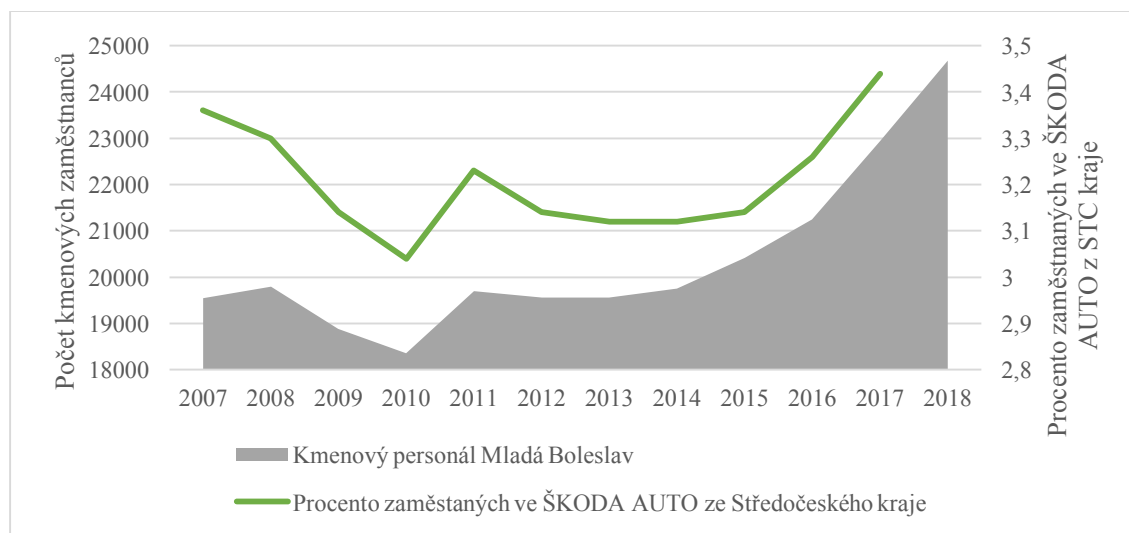
Tabulka 3 Vývoj počtu kmenových zaměstnanců v závodě Mladá Boleslav v kontextu počtu zaměstnaných ve Středočeském kraji

Rok	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Kmenový personál Mladá Boleslav	19 548	19 790	18 886	18 355	19 691	19 559
Počet zaměstnaných v STC kraji	581,4	599,4	601,4	602,2	610,4	623,7
Procento zaměstnaných ve ŠKODA AUTO z STC kraje	3,36	3,3	3,14	3,04	3,23	3,14
Rok	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Kmenový personál Mladá Boleslav	19 560	19 754	20 414	21 240	22 932	24 678
Počet zaměstnaných v STC kraji	626,2	633,5	649,2	652	666,6	
Procento zaměstnaných ve ŠKODA AUTO z STC kraje	3,12	3,12	3,14	3,26	3,44	

Zdroj: Vlastní zpracování z výročních zpráv (ŠKODA AUTO 2019g) a ČSÚ (2018c)

¹² Modernizace zahrnovala například vybudování jazykového centra, multifunkčního sálu a centra robotiky. Další změny odborného vzdělávání přijdou v návaznosti na výrobu elektromobilů.

Graf 5 Vývoj počtu kmenových zaměstnanců v závodě Mladá Boleslav v kontextu počtu zaměstnaných ve Středočeském kraji



Zdroj: Vlastní zpracování z výročních zpráv (ŠKODA AUTO 2019g) a ČSÚ (2018c)

Graf 5 zobrazuje vývoj počtu kmenových zaměstnanců ve sledovaném období práce. Největší snížení zaměstnanců je pozorováno mezi lety 2008–2010, kdy doznávaly dopady již zmiňované finanční krize, avšak i v tuto dobu bylo zaměstnáno více jak 18 000 pracovníků. Prudký nárůst ukazatele můžeme vidět od roku 2014 do konce sledovaného období, kdy závod Mladá Boleslav zaměstnává 24 678 pracovníků. Tento nárůst souvisí se zvyšující se výrobou vozů v daném závodě, jak je uvedeno v grafu 4. Procento zaměstnaných ve ŠKODA AUTO ze Středočeského kraje má podobný průběh jako vývoj kmenových zaměstnanců tohoto závodu. K roku 2017¹³ zaměstnává Společnost 3,44 % zaměstnanců z celého kraje, což je dalším důkazem, že je velmi významným zaměstnavatelem.

6.3. Podíl nezaměstnanosti v okrese Mladá Boleslav

V této podkapitole je analyzován ukazatel podíl nezaměstnaných osob v okrese Mladá Boleslav v letech 2005–2018. Data jsou pro jednotlivé roky dána do tabulky a pro lepší přehlednost do grafu, ke kterému je komentář růstu, či poklesu ukazatele.

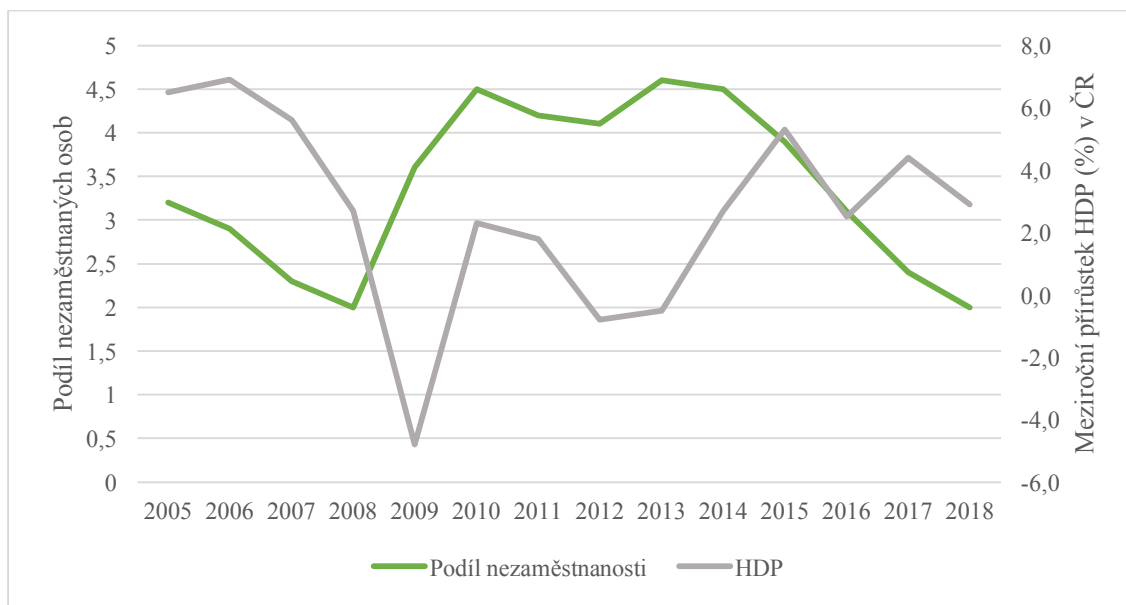
¹³ Za rok 2018 ČSÚ doposud nezveřejnilo počet zaměstnaných v kraji, není tak možné vypočítat procento zaměstnaných společností ŠKODA AUTO v STC kraji. Autorka dala do kontextu počet kmenových zaměstnanců s celkovou zaměstnaností krajů, protože ČSÚ nevede statistiky zaměstnaných na úrovni okresů.

Tabulka 4 Podíl nezaměstnanosti v okrese Mladá Boleslav v letech 2005—2018

Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Podíl nezaměstnanosti	3,2	2,9	2,3	2,0	3,6	4,5	4,2
Rok	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Podíl nezaměstnanosti	4,1	4,6	4,5	3,9	3,1	2,4	2,0

Zdroj: Vlastní zpracování z údajů MPSV (2019)

Graf 6 Podíl nezaměstnanosti v okrese Mladá Boleslav v letech 2005—2018 a meziroční přírůstek HDP (%) v České republice



Zdroj: Vlastní zpracování z údajů MPSV (2019) a ČSÚ (2019d).

Graf 6 znázorňuje podíl nezaměstnaných osob zelenou linií a meziroční přírůstek HDP, počítaný výrobní metodou, šedou linií. Podíl nezaměstnaných osob v okrese Mladá Boleslav od roku 2005 klesal až do roku 2008 z hodnoty 3,2 % na 2,0 %. Počátkem finanční krize od září 2008¹⁴ se hodnota zvýšila do roku 2010 na 4,5 %. Poté podíl nezaměstnanosti klesal do roku 2012, kdy hodnota nabývala 4,1 %, avšak v roce 2013 činil podíl nezaměstnaných osob v okrese Mladá Boleslav 4,6 %, tedy nejvyšší hodnota ve sledovaném období z důvodu recese české ekonomiky. Od roku 2014 klesá výrazným tempem na hodnotu 2,0 % v roce 2018.

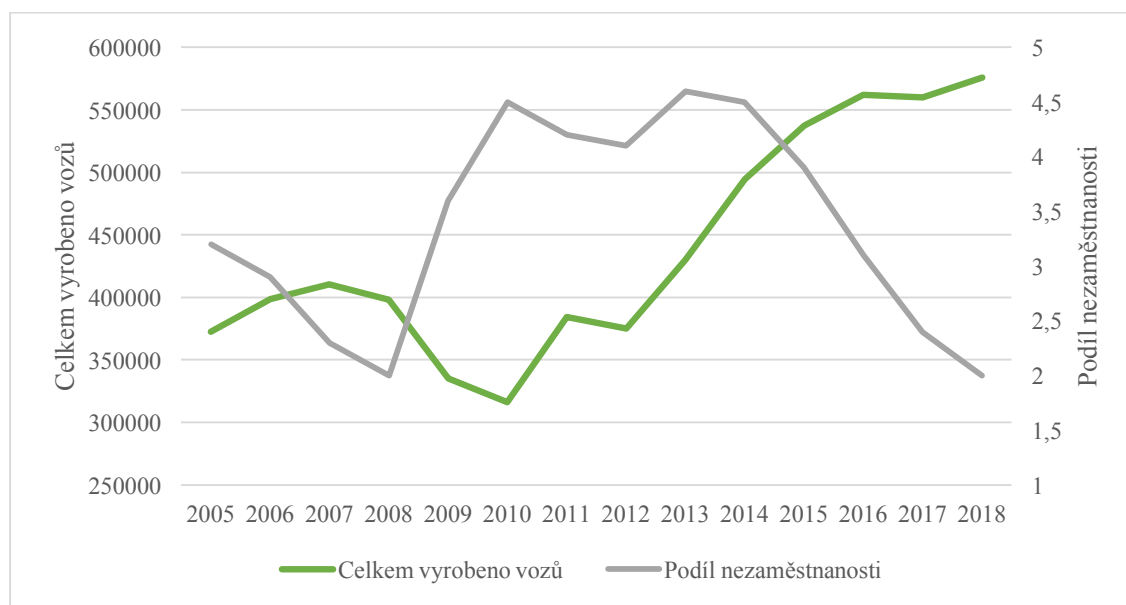
¹⁴ Krize, která vypukla otřesy hypotečních trhů v USA na podzim roku 2008, byla poslední celosvětovou hospodářskou krizí. Tato krize je podrobněji objasněna v článku Unraveling the Financial Crisis of 2008 (Comiskey a Madhogarhia 2009).

Obecný předpoklad, podle kterého zpomalení ekonomiky zvyšuje nezaměstnanost a naopak, ve sledovaném období práce převážně neplatí. Největší vzájemný vztah mezi ukazateli HDP a podílu nezaměstnanosti pozorujeme v období 2008—2009, kdy ekonomika výrazně zpomalí a HDP klesne o 4,8procentního bodu oproti předchozímu roku a podíl nezaměstnaných osob se zvýší o 1,6procentního bodu. Finanční krize tak připravila některé zaměstnance o pracovní místo.

6.4. Potvrzení, či vyvrácení hypotézy v okrese Mladá Boleslav

V této podkapitole je využito údajů z předchozích podkapitol, které pomohou vyvrátit, či potvrdit zkoumanou hypotézu, která zní: výroba ŠKODA AUTO a.s. nepřímo úměrně působí na nezaměstnanost v regionech závodů v letech 2005–2018. Jinak řečeno, že zvyšující výroba snižuje podíl nezaměstnaných osob a naopak. Odpověď najdeme v grafu 7, který je sestaven z celkové výroby automobilů a podílu nezaměstnanosti v okrese Mladá Boleslav ve sledovaném období.

Graf 7 Vliv výroby na nezaměstnanost v okrese Mladá Boleslav



Zdroj: Vlastní zpracování z interních zdrojů ŠKODA AUTO (ŠKODA AUTO a Kovář PLP/I 2019) a MPSV (2019)

Od roku 2005 do roku 2006 podíl nezaměstnaných osob, vyznačený šedou linií, klesal. V tomto období celková výroba ŠKODA AUTO, vyznačena zelenou linií, rostla. Stejně tak tomu je v období mezi lety 2006 a 2007. V těchto dvou obdobích je nepřímá úměrnost mezi dvěma ukazateli a hypotéza zde platí. V období mezi lety 2007 a 2008 oba ukazatele mají klesající průběh, hypotéza je tak v tomto období vyvrácena. Od roku 2008

do roku 2011, tedy ve 3 obdobích, je prokázána nepřímá úměra mezi vyrobenými vozy a podílem nezaměstnanosti. Hypotéza zde platí. Od roku 2011 do roku 2012 je prokázána přímá úměra mezi ukazateli a hypotéza je zde vyvrácena. Od roku 2012 do roku 2013 se zvýšila nezaměstnanost i výroba. Avšak nezaměstnanost nerostla pouze v průmyslu, ale také v jiných odvětvích, jako je zemědělství, doprava či stavebnictví (ČSÚ 2019e). Na nezaměstnanost pravděpodobně působily okolnosti, které neovlivnily výši výroby ŠKODA AUTO, a proto se hypotéza nepotvrdila. Od roku 2013 do roku 2016, tedy ve 3 obdobích, s rostoucí výrobou klesá podíl nezaměstnanosti a je zde nepřímá úměrnost mezi ukazateli. Hypotéza je v těchto obdobích potvrzena. Mezi lety 2016 a 2017 zamítáme hypotézu z důvodu klesání obou ukazatelů. V tomto případě se výroba snížila opravdu nepatrně, naproti tomu podíl nezaměstnaných osob výrazně klesl o 0,7procentního bodu. Příčina poklesu podílu nezaměstnanosti může být v tomto období způsobena jinými faktory, například růst jiných firem a společností v okrese. Navzdory vyvrácení hypotézy v tomto období uvedla ŠKODA AUTO v roce 2017 do provozu vysoce moderní servo-lisovací linku PXL II, která přinesla 140 nových pracovních míst – to může být jedním z faktorů snížení podílu nezaměstnaných osob. V posledním období mezi lety 2017 a 2018 je prokázána nepřímá úměra mezi celkovou výrobou vozů a podílem nezaměstnaných osob – hypotéza je zde potvrzena.

Z celkových 13 období se hypotéza potvrdila v 9 z nich a vyvrátila ve 4 obdobích. V obdobích, kde je hypotéza zamítnuta, mohlo dojít k ovlivnění ukazatelů jinými faktory a událostmi, jako jsou výše zmíněné příklady, které se odehrály v okrese Mladá Boleslav či v hlavním závodě ŠKODA AUTO. Celkově hodnotí autorka hypotézu v okrese Mladá Boleslav za potvrzenou.

Spearmanův korelační koeficient¹⁵ pro ukazatele celková výroba vozů a podíl nezaměstnaných osob nabývá hodnot $r_s = -0,373$. Záporné znaménko koeficientu značí nepřímou úměru mezi ukazateli, což potvrzuje stanovenou hypotézu, avšak test prokázal pouze slabou korelaci. Korelační koeficient nám říká, že zvýšení výroby o 1 % se sníží podíl nezaměstnaných o 0,373 %. Z důvodu krátké časové řady nelze výsledky považovat za dostatečně průkazné. Výpočet koeficientu uvádí autorka v příloze 1.

¹⁵ Spearmanův korelační koeficient, značený r_s , představuje nelineární závislost veličin X a Y . Tento neparametrický korelační koeficient je odolný vůči odlehlým hodnotám a odchylkám normality, neboť pracuje pouze s pořadími pozorovaných hodnot. Korelační koeficient nabývá hodnot $r_s = (-1,1)$. Čím více se hodnota blíží 1 a -1, tím je korelace silnější. V případě $r_s = 0$ proměnné nekorelují. Více informací o koeficientu a způsobu výpočtu najdeme v dokumentu Masarykovy University (MUNI 2019).

7. Vliv výroby ŠKODA AUTO a.s. na nezaměstnanost v okrese Rychnov nad Kněžnou

V této kapitole je zkoumán vliv výroby ŠKODA AUTO a.s. na nezaměstnanost v okrese Rychnov nad Kněžnou. Zprvu je popsána výroba pobočného závodu ŠKODA AUTO v Kvasínách. Kapitola seznamuje čtenáře s portfoliem závodu a zobrazuje vývoj výroby ve sledovaném období 2005—2018. Dále je zde znázorněn vývoj kmenových zaměstnanců v závodě Kvasiny a analyzován ukazatel podíl nezaměstnanosti v okrese Rychnov nad Kněžnou. Výroba a podíl nezaměstnanosti jsou dány do jednoho grafu a zobrazují tak závislost těchto dvou ukazatelů. V závěru této kapitoly autorka vyvrací, či potvrzuje zkoumanou hypotézu.

7.1. Výroba závodu ŠKODA AUTO v Kvasínách

Pobočný závod v Kvasínách začal psát svou historii výrobou modelu Superb v roce 1947. V následujících letech vyjely z brány pobočného závodu v Kvasínách modely Felicia, 110 R Coupé, praktický Pick-up, rodinné MPV Roomster a první koncernové SUV Yeti. Na scénu se opět vrací obnovený Superb a dále Společnost rozšiřuje své portfolio s modelem Kodiaq a Karoq (ŠKODA AUTO 2017).

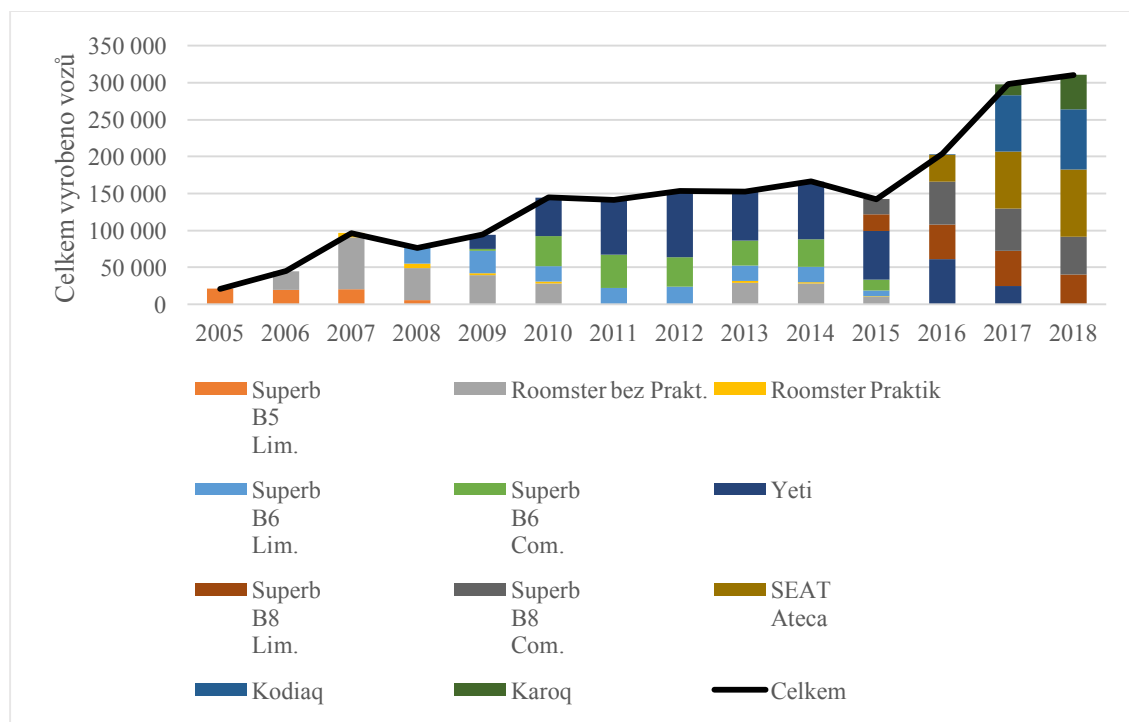
Tabulka 5 zobrazuje veškeré modely vyráběné ve sledovaném období a také počet vyrobených vozů jednotlivých modelů. Nejvíce se vyráběl model Yeti (533 396 ks), SEAT Ateca (230 053 ks) a Superb B6 Combi (213 734 ks). SEAT Ateca je kompaktní SUV španělské automobilové společnosti SEAT. Z důvodu dostupnosti kapacity výrobních závodů, rozhodla skupina Volkswagen, že tento model bude vyráběn v pobočném závodě Kvasiny.

Tabulka 5 Výroba ZP8 v Kvasinách

Rok / Model	Superb B5 Lim.	Roomster bez Praktik	Roomster Praktik	Superb B6 Lim.	Superb B6 Combi	Yeti
2005	21 182					
2006	19 653	25 055				
2007	20 609	69 637	6 238			
2008	5 456	43 247	6 288	21 372		
2009		39 665	2 650	30 405	1 943	19 672
2010		27 727	2 745	21 034	40 969	52 137
2011		0	0	22 148	44 882	74 505
2012		2	0	24 085	39 809	89 833
2013		29 338	2 087	20 570	33 883	67 077
2014		27 728	2 255	20 371	37 209	78 617
2015		10 336	817	7 149	15 039	65 962
2016						61 038
2017						24 555
2018						
Rok / Model	Superb B8 Lim.	Superb B8 Combi	SEAT Ateca	Kodiaq	Karoq	Celkem vyrobeno
2005						21 182
2006						44 708
2007						96 484
2008						76 363
2009						94 335
2010						144 612
2011						141 535
2012						153 729
2013						152 955
2014						166 180
2015	22 272	20 711				142 286
2016	46 775	58 540	35 833	1 167		203 353
2017	47 697	57 211	77 483	76 108	14 927	297 981
2018	40 575	50 912	90 824	81 697	46 305	310 313

Zdroj: Vlastní zpracování z interních zdrojů ŠKODA AUTO (ŠKODA AUTO a Kovář PLP/I 2019)

Graf 8 Výroba závodu ŠKODA AUTO v Kvasinách v letech 2005—2018 podle jednotlivých modelů

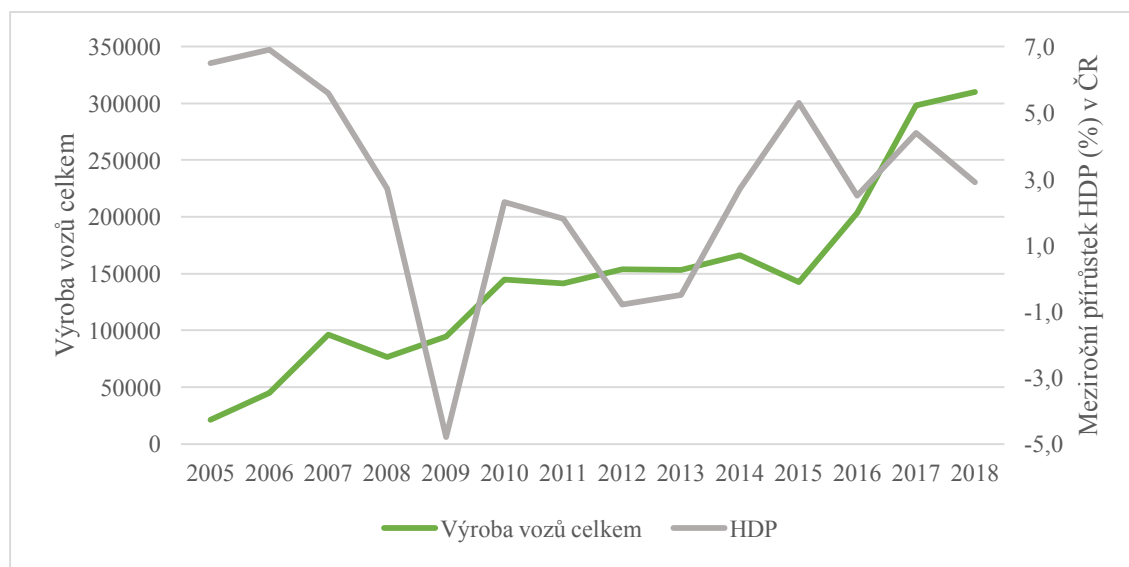


Zdroj: Vlastní zpracování z interních zdrojů ŠKODA AUTO (ŠKODA AUTO a Kovář PLP/1 2019)

Graf 8 zobrazuje výrobu závodu Kvasiny podle jednotlivých modelů. V roce 2005 pobočný závod v Kvasinách vyrobil 21 182 kompletně vyrobených a otestovaných vozů. V tomto roce se zde vyráběl pouze model Superb B6 Lim. Do roku 2007 Společnost rozšířila své portfolio v pobočném závodě o model Roomster a Roomster Praktik. Výroba do tohoto roku vzrostla na 96 484 vozů. Do roku 2008 výroba klesla na 76 363 automobilů a portfolio pobočného závodu se rozšířilo o jeden z nejprodávanějších modelů Superb B6 Lim. Následovalo dvou roční zvýšení výroby až na 144 612 vozů v roce 2010. V tomto období byl přidán velice oblíbený model Yeti. Následující rok 2011 přinesl pouze nepatrné snížení výroby na 141 535 vozů, které mohlo být způsobeno přesunem výroby Roomster a Roomster Praktik do pobočného závodu Vrchlabí (ŠKODA AUTO a Kovář PLP/1 2019). Do konce roku 2012 zvýšila Společnost svou výrobu v pobočném závodě na 153 729 automobilů, avšak v roce 2013 opět poklesla na 152 955 vozů, pouze tedy o 774 kusů – výroba v tomto období byla téměř konstantní. Za rok 2014 bylo v Kvasinách vyrobeno 166 180 vozů, což bylo více než v letech předchozích. V roce 2015 došlo k poklesu výroby na 142 286 vozů. Jednalo se však o poslední pokles výroby ve sledovaném období. Od roku 2016 do roku 2018 došlo k velkému nárůstu výroby až na 310 313 vozů. V těchto letech byly přidány modely SEAT Ateca, Kodiah a Karoq.

Nárůst výroby v posledních letech je provázán se zvýšením počtu kmenových zaměstnanců, který zobrazuje graf 10. V grafu 9 je znázorněna výroba v závodě Kvasiny v kontextu hospodářského vývoje České republiky.

Graf 9 Výroba závodu ŠKODA AUTO v Kvasinách v letech 2005—2018 a meziroční růst HDP (%) v České republice



Zdroj: Vlastní zpracování z interních zdrojů ŠKODA AUTO (ŠKODA AUTO a Kovář PLP/I 2019) a ČSÚ (2019d)

Graf 9 zobrazuje celkovou výrobu vozů zelenou linií a meziroční růst HDP, počítané výrobní metodou, šedou linií. V některých obdobích klesá HDP a roste celková výroba, není tak dodržena obecná teorie, že se zpomalující ekonomikou klesá výroba. Za pozornost stojí období 2008—2009, kdy při prudkém snížení HDP Společnost obstála finanční krizi a svoje výrobní plány v Kvasinách zvyšovala. Naopak mezi lety 2014—2015, kdy se ekonomice dařilo a HDP rostlo o 5,3procentního bodu, se výroba v Kvasinách snížila. V tomto roce byla ukončena výroba modelu ŠKODA Superb a ŠKODA Roomster, čím se uvolnil prostor pro nové projekty modelů třídy SUV (ŠKODA AUTO 2016).

7.2. Zaměstnanci v závodě Kvasiny

ŠKODA AUTO přináší s rozvojem Kvasinského závodu také rozvoj celého regionu Rychnov nad Kněžnou. Společnost ŠKODA s Vládou ČR každoročně vyjednává veřejné finanční prostředky a zvyšuje své investice na rozvoj dopravní infrastruktury, regionálního rozvoje, nové průmyslové zóny, školství, zdravotnictví, bezpečnost a výstavby bydlení. Rozvoj závodu přinesl také nárůst zaměstnanosti – ke konci roku

2018 je v okrese Rychnov nad Kněžnou 1,2 % podílu nezaměstnaných osob, což je druhá nejnižší nezaměstnanost, po okrese Praha-východ. V současnosti za zaměstnáním do Kvasin dojíždí spousta zaměstnanců i z okolních okresů, krajů a států. Rozvoj závodu je jistě jednou z příčin snížení podílu nezaměstnanosti v Královohradeckém kraji z 6,0 % v roce 2015 na 2,7 % v roce 2018 (MPSV 2019b). Místní obyvatelé okresu si začínají stěžovat na narušování veřejného pořádku spojený se zvýšeným počtem dělníků v regionu, často ze zahraničí (Parlamentní listy 2018). Společnost vytvořila strategii „Dobrý soused“, která podporuje rozvoj regionu a vyšší kvalitu života s důrazem na sport, kulturu a trávení volného času. Tato opatření znamenají záruku stabilizace personálu, což je prioritní pro oblast HR v Kvasinách. V lednu roku 2017 po dohodě se sociálním partnerem OS KOVO začal fungovat 18směnný provoz z důvodu navýšení výrobní kapacity (ŠKODA AUTO 2018).

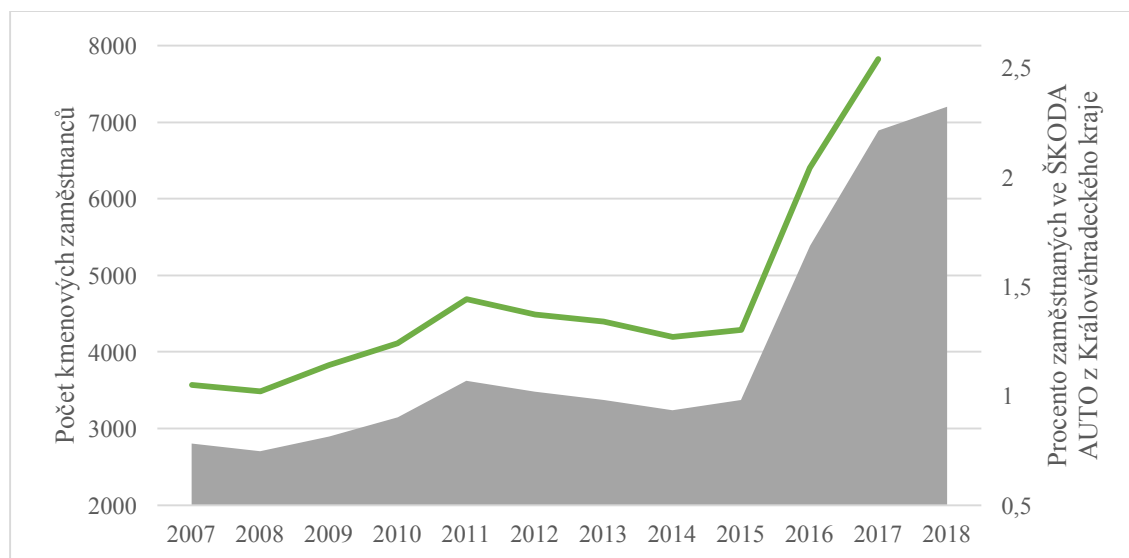
V tabulce 6 je zobrazen vývoj počtu kmenových zaměstnanců v závodě Kvasiny v souvislosti s vývojem počtu zaměstnaných osob v Královéhradeckém kraji. Pro dobrou viditelnost trendu jsou data uvedena také v grafu 10.

Tabulka 6 Vývoj počtu kmenových zaměstnanců v závodě Kvasiny v kontextu počtu zaměstnaných v Královéhradeckém kraji

Rok	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Kmenový personál Kvasiny	2 806	2 699	2 895	3 147	3 626	3 481
Počet zaměstnanců v HKK kraji	265,2	265,1	254,7	253,8	252,2	253,2
Procento zaměstnaných ve ŠKODA AUTO z HKK kraje	1,05	1,02	1,14	1,24	1,44	1,37
Rok	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Kmenový personál Kvasiny	3 374	3 240	3 374	5 391	6 897	7 203
Počet zaměstnanců v HKK kraji	252,4	255,9	259,1	264,2	272	
Procento zaměstnaných ve ŠKODA AUTO z HKK kraje	1,34	1,27	1,3	2,04	2,54	

Zdroj: Vlastní zpracování z výročních zpráv (ŠKODA AUTO 2019g) a ČSÚ (2018c)

Graf 10 Vývoj počtu kmenových zaměstnanců v závodě Kvasiny v kontextu počtu zaměstnaných v Královéhradeckém kraji



Zdroj: Vlastní zpracování z výročních zpráv (ŠKODA AUTO 2019g) a ČSÚ (2018c)

Vývoj počtu kmenových zaměstnanců je zobrazen na grafu 10. Ve sledovaném období 2005—2018 došlo k nárůstu z 2 806 zaměstnanců na 7 203 zaměstnanců. Nerychlejší tempo růstu můžeme pozorovat od roku 2015 do roku 2018, kde se počet kmenových zaměstnanců zvýšil o 213,5 %. Tento nárůst je spojen se zvýšením výrobních kapacit, což přineslo zvýšení volných pracovních míst nejen ve ŠKODA AUTO, ale také mimo závod. Pro větší bezpečnost v regionu od roku 2017 policie posílila hlídky a vznikla nová služebna cizinecké policie (Parlamentní listy 2018). Procento zaměstnaných ve ŠKODA AUTO z HKK kraje má stejný vývoj jako počet kmenových zaměstnanců. Z 1,05 % podílu v roce 2007 se zvýšila do roku 2017¹⁶ na 2,54 %. Je tak významným zaměstnavatelem kraje, který zaměstnává čím dál více pracovníků.

7.3. Podíl nezaměstnanosti v okrese Rychnov nad Kněžnou

V této subkapitole autorka analyzuje data podílu nezaměstnaných osob v okrese Rychnov nad Kněžnou v letech 2005—2018. Data jsou zaznamenána v tabulce 7 i v grafu 11, kde je znázorněn průběh zkoumaného ukazatele v závislosti na meziročním přírůstku HDP.

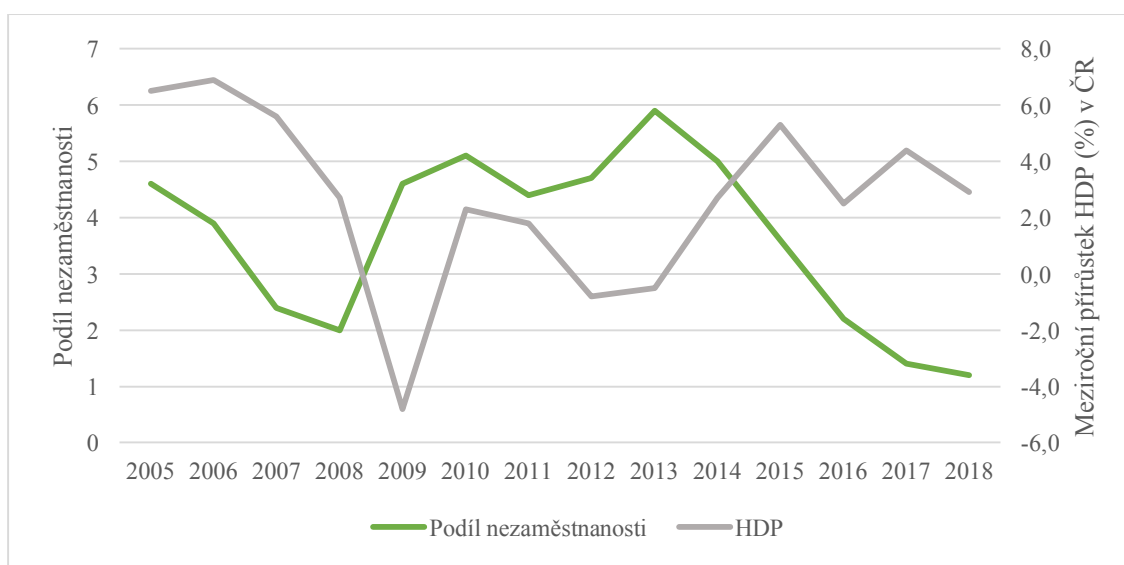
¹⁶ Za rok 2018 ČSÚ doposud nezveřejnilo počet zaměstnaných v kraji, není tak možné vypočítat procento zaměstnaných společností ŠKODA AUTO z HKK kraje.

Tabulka 7 Podíl nezaměstnanosti v okrese Rychnov nad Kněžnou v letech 2005—2018

Rok	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Podíl nezaměstnanosti	4,6	3,9	2,4	2,0	4,6	5,1	4,4
Rok	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Podíl nezaměstnanosti	4,7	5,9	5,0	3,6	2,2	1,4	1,2

Zdroj: Vlastní zpracování z údajů MPSV (2019)

Graf 11 podíl nezaměstnanosti v okrese Rychnov nad Kněžnou v letech 2005—2018 a meziroční přírůstek HDP (%) v České republice



Zdroj: Vlastní zpracování z údajů MPSV (2019) a ČSÚ (2019d)

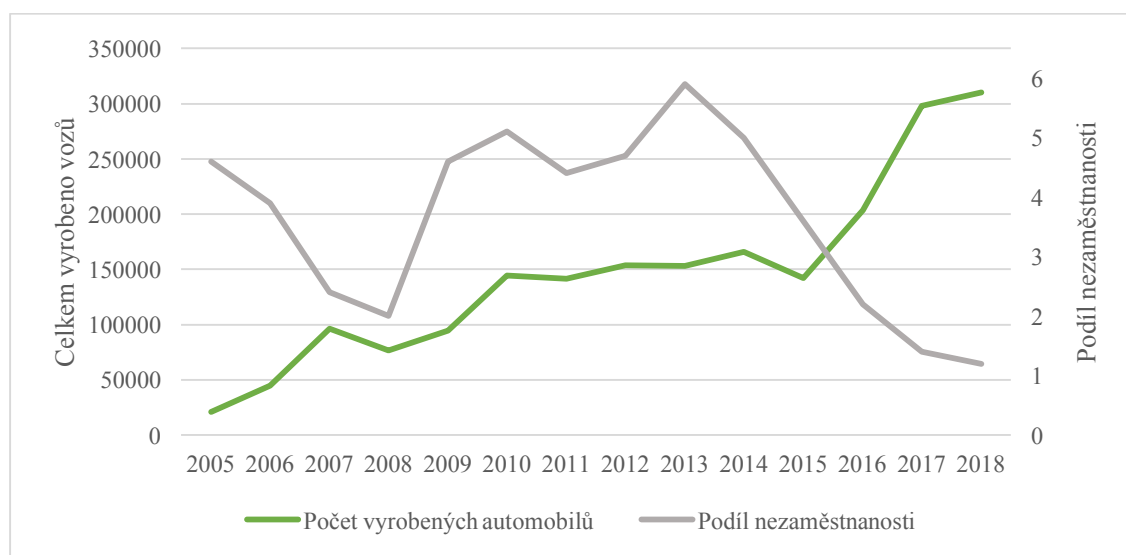
Podíl nezaměstnaných osob v okrese Rychnov nad Kněžnou, znázorněný zelenou linií, od roku 2005 významně klesal až do roku 2008 z hodnoty 4,6 % na 2,0 %. Z důvodu ekonomické krize byl od roku 2008 do roku 2009 v tomto okrese zaznamenán nárůst podílu nezaměstnanosti o 2,6 % a dále rostl až do roku 2010 na hodnotu 5,1 %. Mírné ekonomické oživení přineslo snížení hodnoty podílu nezaměstnanosti na 4,7 % v roce 2012, avšak do roku 2013 opět vzrostla na 5,9 %, tedy na nejvyšší hodnotu v celém sledovaném období. V tomto roce česká ekonomika procházela recesí. Od roku 2014, kdy byl podíl nezaměstnaných osob 5,0 %, klesá hodnota až do roku 2018 výrazným tempem, kde hodnota nabývá 1,2 %, tedy nejnižší podíl nezaměstnaných osob ve sledovaném období. Zaměstnavatelé regionu Rychnov jsou tak v obtížné situaci, protože na zdejším trhu práce je v současnosti více pracovních nabídek než uchazečů o zaměstnání, což je problém na celorepublikové úrovni (Hospodářské noviny 2018).

V období 2008—2009 došlo k výraznému nárůstu podílu nezaměstnanosti v důsledku zpomalení ekonomiky. V období 2013—2015 se tento vztah prokázal opačně, kdy při růstu HDP podíl nezaměstnaných osob rapidně klesal.

7.4. *Potvrzení, či vyvrácení hypotézy v okrese Rychnov nad Kněžnou*

V této podkapitole budou využita data z předchozích podkapitol a pomohou určit vyvrácení, či potvrzení hypotézy, která zní: výroba ŠKODA AUTO a.s. nepřímo úměrně působí na nezaměstnanost v okresech závodů v letech 2005–2018. Autorka v grafu 12 zkoumá vztah mezi počtem vyrobených automobilů, který je vyobrazen zelenou linií a podílem nezaměstnanosti, který je znázorněn pomocí šedé linie.

Graf 12 Vliv výroby na nezaměstnanost v okrese Rychnov nad Kněžnou



Zdroj: Vlastní zpracování z interních zdrojů ŠKODA AUTO (ŠKODA AUTO a Kovář PLP/I 2019) a MPSV (2019)

V obdobích od roku 2005 do roku 2007 je mezi celkovým počtem vyrobených automobilů a podílem nezaměstnanosti nepřímá úměra. Hypotéza je zde potvrzena. Od roku 2007 do roku 2010, tedy ve 3 obdobích, je hypotéza zamítnuta z důvodu vztahu přímé úměry mezi sledovanými ukazateli. V roce 2008 došlo k prudkému zvýšení nezaměstnanosti, která byla způsobena již zmiňovanou finanční krizí. Tato krize významně neovlivnila závod v Kvasínách a jeho výrobu, která se v období recese zvyšovala, především díky novému modelu Yeti. Mezi lety 2010 a 2012 došlo opět k vyvrácení hypotézy. V prvním z těchto období oba ukazatele klesají a v druhém období mírně stoupají – je mezi nimi přímá úměrnost. Od roku 2012 do 2014 ukazatel celkové výroby vozů klesá a poté stoupá. Ukazatel podílu nezaměstnanosti stoupá a poté klesá.

Na základě toho je v těchto dvou obdobích je hypotéza potvrzena. Období mezi lety 2014 a 2015 je posledním obdobím, kde je hypotéza vyvrácena. Od roku 2015 do roku 2018 je celková výroba vozů rostoucí a podíl nezaměstnaných osob klesající. Hypotéza zde platí.

V závodu Kvasiny v okrese Rychnov nad Kněžnou je hypotéza zkoumána ve 13 obdobích. Potvrdila se v 7 obdobích a zamítla se v 6 obdobích. V nepotvrzených obdobích mohlo dojít k ovlivnění ukazatelů jinými faktory. Například mezi lety 2007—2008, kdy je hypotéza vyvrácena, klesala nezaměstnanost na Rychnovsku z důvodu velkých firem FAB či ESAB (deník.cz 2007). Dalším nepotvrzeným obdobím je 2008—2009, kdy v důsledku krize nezaměstnanost prudce roste, avšak výroba i počet kmenových zaměstnanců roste též, což může být příčinou zvýšené poptávky po osobních automobilech v důsledku zvýšeného exportu díky tehdejšímu šrotovacích premií v Evropě¹⁷, především v Německu (ŠKODA AUTO 2009). Ve více než polovině období byla hypotéza potvrzena – autorka považuje hypotézu za částečně potvrzenou.

Je velmi pravděpodobné, že se stanovená hypotéza potvrdí i v následujících letech. Koncern VW rozhodnul o přemístění výroby modelové řady Volkswagen Passat od roku 2023 do Kvasinského závodu, kde se bude vyrábět společně s modely ŠKODA Superb a ŠKODA Kodiaq (ŠKODA AUTO 2019ch). Podle všeho tak dojde ke zvýšení výroby, díky kterému by mohlo dojít ke snížení nezaměstnanost okresu či kraje, avšak v tomto případě nezaměstnanost okresu Rychnov nad Kněžnou nebude považován jako ekonomický problém, ale jako problém zaměstnavatele sehnat pracovní sílu.

Statistický ukazatel Spearmanův korelační koeficient pro ukazatele celková výroba vozů závodu Kvasiny a podíl nezaměstnanosti Rychnovského regionu nabývá hodnot $r_s = -0,184$. Záporná hodnota značí vztah nepřímé úměry mezi ukazateli, což potvrzuje stanovenou hypotézu, avšak test neprokázal statisticky významnou závislost. Korelační koeficient nám říká, že zvýšení výroby o 1 % se sníží podíl nezaměstnaných o 0,184 %. Z důvodu krátké časové řady nelze výsledky považovat za dostatečně průkazné. Výpočet koeficientu uvádí autorka v příloze 1.

¹⁷ Šrotovné je finanční premie při likvidaci starého a koupi nového automobilu. Mezi lety 2008—2009 bylo zavedeno ve více státech Evropy. Pro některé státy bylo prospěšné, pro některé státy méně. Jejich seznam a více informací najdeme v Hospodářských novinách (2009). Například na Slovensku šrotovné povzbudilo prodej automobilů a největší zájem byl o vozy značky ŠKODA (ČT24 2019).

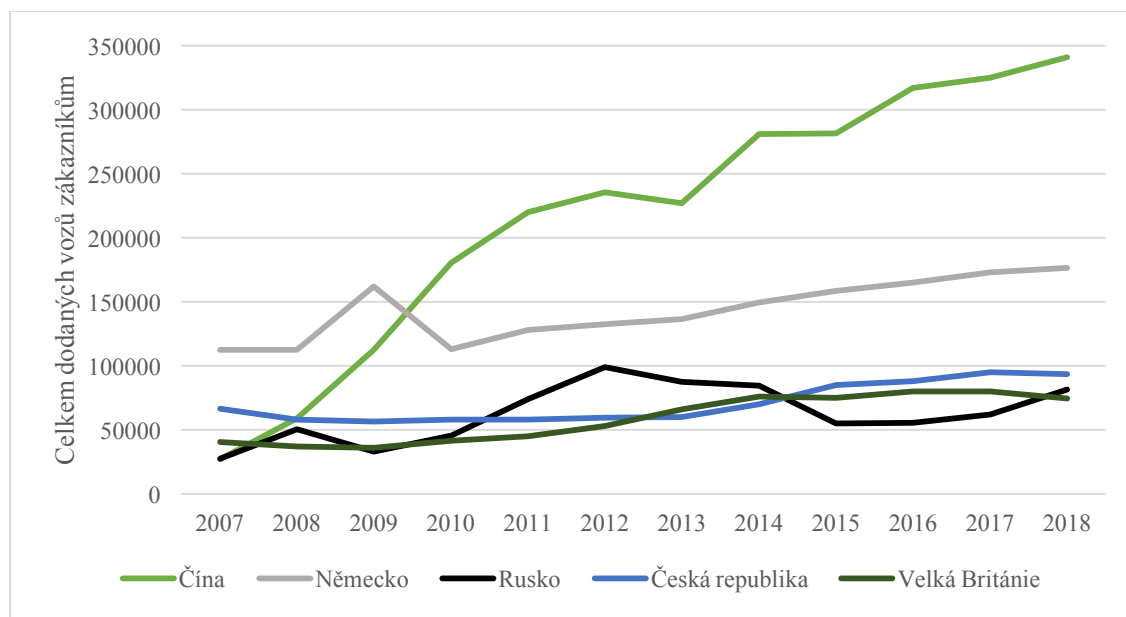
8. ŠKODA AUTO a.s. ve světě

ŠKODA AUTO je úspěšná také za hranicemi České republiky, proto je důležité zmínit její činnost celosvětově. Tato kapitola představí nejvýznamnější země, kam Společnost pod značkou ŠKODA dodává své vozy a dále věnuje pozornost výrobním závodům ŠKODA ve světě.

8.1. Dodávky vozů značky ŠKODA zákazníkům

ŠKODA AUTO úspěšně prodává své vozy po celé zemi. V roce 2018 dodala svým zákazníkům celkem 1 253 700 vozů a dosáhla tak nového výrobního rekordu již pátý rok za sebou. Mezi klíčové a nejvýznamnější trhy, kam Společnost dodává vozy značky ŠKODA zákazníkům, patří Čína, Německo, Rusko, Velká Británie a Česká Republika (ŠKODA AUTO 2019ch).

Graf 13 Dodávky vozů značky ŠKODA zákazníkům



Zdroj: Vlastní zpracování z výročních zpráv ŠKODA AUTO (ŠKODA AUTO 2019g)

Z grafu je zřejmé, že nejvíce dodávek vozů putuje za zákazníky z Číny, která je značena zelenou linií. Čína je tak již 9 let největším světovým trhem značky ŠKODA. Během sledovaného období se počet koupených aut Čínou zvyšoval a v roce 2018 zákazníci koupili v Číně 341 000 automobilů dodaných společností ŠKODA AUTO, což je o 4,9 % více než v roce předchozím. Od roku 2007, kdy značka začala působit na čínském trhu, dodala Společnost zákazníkům do Číny již 2,6 milionů vozů a každý

čtvrtý vůz je prodán v Číně. V budoucnu chce ŠKODA AUTO dále působit na čínském trhu a chystá se zde uvést první čistě elektrické vozy (ŠKODA AUTO 2019i).

Druhým významným státem, kam dodává ŠKODA AUTO své vozy, je Německo, které je značeno šedou linií. Úspěšným rokem byl rok 2009, kdy bylo 162 328 dodaných vozů a rok 2018, kdy ŠKODA AUTO dodala rekordních 176 638 vozů zákazníkům do Německa. Zajímavé je, že Německo je druhým největším trhem, kam Společnost dodává své vozy, avšak do roku 2017 nevyrábí žádné vozy v Německu pod značkou ŠKODA. Většina vozů značky ŠKODA jsou tak do Německa exportovány.

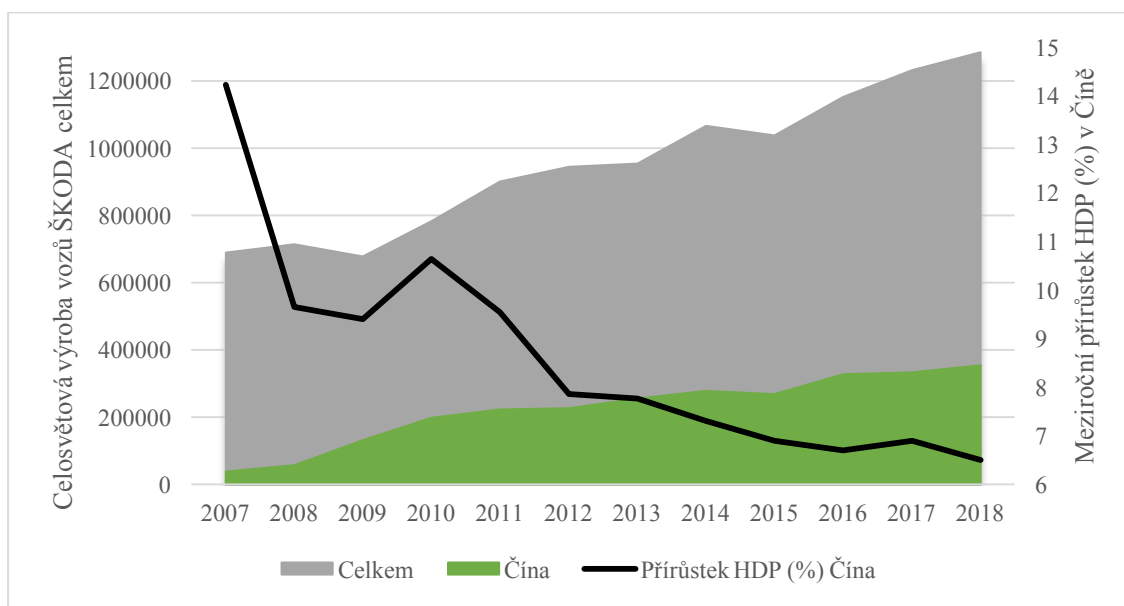
Další země, do kterých jsou dodávány vozy značky ŠKODA pod 100 000 kusů, jsou Česká republika, Velká Británie a Rusko. Mezi významné země patří také Polsko, Francie, Španělsko, Itálie, Rakousko a Slovensko (ŠKODA AUTO 2019g). Jedním z pilířů Strategie 2025 je internacionalizace automobilky, a tak pokračuje v získávání nových trhů. Od roku 2018 je Společnost značně aktivní v Singapuru a je tak zastoupena na 103 trzích (ŠKODA AUTO 2019ch).

8.2. Celosvětová výroba ŠKODA AUTO

ŠKODA AUTO vyrábí své vozy nejen v závodech České republiky. V poslední době Společnost rozšiřuje výrobu zejména v zemích, které tvoří významnou část odbytu automobilky. Mezi nejvýznamnější světové trhy vyrábějící vozy pod značkou ŠKODA patří Čína, která má své závody ve městech Ning-po, Čchang-ša, I-čeng a Nan-t'ing (ŠKODA AUTO 2019i). V Indii působí ŠKODA AUTO v partnerském závodu Aurangabád a v koncernovém závodu Pune. V rámci projektu INDIA 2.0 převzala Společnost odpovědnost za modelovou ofenzivu VW na indickém trhu a do realizace záměru mezi lety 2019—2021 investuje miliardu eur. V další fázi se ŠKODA AUTO zaměří na možnost exportu vozů vyráběných v Indii (ŠKODA AUTO 2019j).

V Rusku, které je pro firmu třetím největším trhem, vyrábí Společnost v Kaluze a Nižném Novgorodu. Dále vyrábí vozy značky ŠKODA Alžírsko a od roku 2018 rozšířila Společnost svou výrobu také do Německého závodu Osnabrück. Na Slovensku vyrábí v koncernovém závodě v Bratislavě. Ve spolupráci s místními partnery vyrábí Společnost také na Ukrajině a v Kazachstánu (ŠKODA AUTO 2019b).

Graf 14 Celosvětová výroba vozů značky ŠKODA



Zdroj: Vlastní zpracování z výročních zpráv ŠKODA AUTO (ŠKODA AUTO 2019g) a dat Světové banky (The World Bank 2019)

Na grafu 14 je vyznačena celosvětová výroba šedou barvou, která zahrnuje výše zmíněné závody, ale také závody v České republice. V průběhu sledovaného období, kdy automobilka rozvíjela svou výrobu v různých zemích, zaznamenala světová výroba značný růst. V roce 2018 Společnost celosvětově vyrobila rekordních 1 285 268 vozů, což je o 4,14 % více než předchozí rok.

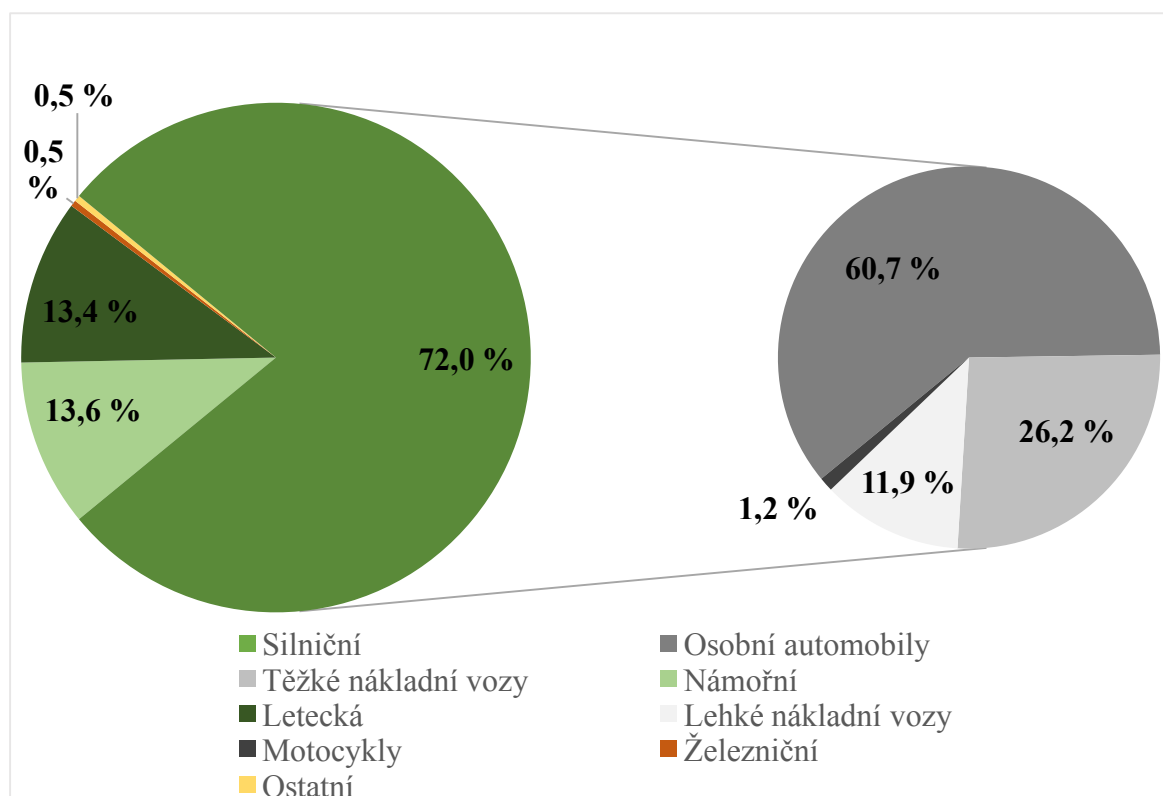
Zelenou barvou je vyznačena výroba v Číně, která započala v roce 2007. Mezi lety 2014—2015 produkce v Číně poklesla o 3,3 %, avšak mimo toto období výroba v čínských závodech rostla. V roce 2018 Čína vyrobila 353 987 vozů značky ŠKODA.

Černou linií je v grafu znázorněn meziroční růst HDP Číny očištěný o inflaci. Čína, jako největší světová ekonomika, prožívá v posledních letech pokles meziročního přírůstku HDP, což může být způsobeno slábnoucí globální i domácí poptávkou či podle článku (Cyrill 2019) obchodní válkou mezi Čínou a USA. Tato obchodní válka nutí společnosti, aby přesunuli své aktivity v dodavatelském řetězci mimo Čínu, avšak pro mnohé z průmyslových firem může být obtížné výrobu přesunout. ŠKODA AUTO své vozy do USA nedodává ve vyšším množství, a tak na ní obchodní válka nemá významný vliv, stejně jako pokles HDP Číny na výrobu, která i v obdobích zpomalení ekonomiky země roste. Podle slov předsedy představenstva Bernharda Maiera chce automobilka na čínském trhu produkovat dvojnásobek stávající výroby a v Indii produkovat více než 300 tisíc vozů ročně, což přispěje k naplnění cíle celosvětové výroby dva milióny vyrobených aut v roce 2025.

9. Elektrifikace

Automobilový průmysl bude v blízké budoucnosti čelit mnoha výzvám, především nové emisní legislativě a následné elektrifikaci. Návrh na snížení emisí CO₂ byl schválen Evropským parlamentem v březnu roku 2019. Navzdory velkému odporu automobilových výrobců se evropští poslanci dohodli na snížení emisí nových automobilů do roku 2025 o 15 % a do roku 2030 o 37,5 % než úrovně z roku 2021 (Rada EU 2019). Toto opatření bylo schváleno v návaznosti na studie, které dokazují, že v dopravě vzniká téměř 30 % všech emisí oxidu uhličitého v EU (Evropský parlament 2019). V následujícím grafu je zobrazen podíl emisí podle druhů dopravy.

Graf 15 Podíl emisí CO₂ podle druhů dopravy



Zdroj: Vlastní zpracování ze zpravodajství Evropského parlamentu (2019)

Z grafu 15 je jednoznačné, že největší podíl emisí v dopravě způsobuje silniční doprava 72 % a nejvíce šetrná k životnímu prostředí je železniční doprava, která se

na emisích v dopravě podílí pouze 0,5 %. Největším¹⁸ emitentem ze silniční dopravy jsou osobní automobily s 60,2 %.

Cíl snížení emisí CO₂ je dosahován přechodem na jiná paliva a pohony nebo zvyšováním účinnosti spalovacích motorů. V současné době v Evropě jezdí většina automobilů na fosilní paliva, avšak výskyt elektromobilů roste – mezi lety 2016 a 2017 vzrostl počet těchto automobilů v EU o 51 %, přesto tvoří malou část trhu. Při hledání ekologičtější alternativy vozů na benzín je nezbytné hledět nejen na množství skleníkových plynů, které vůz vyprodukuje při provozu, ale také jak znečišťuje prostředí jeho výroba a likvidace. Faktem je, že výroba a likvidace běžného auta méně zatěžuje životní prostředí než auta poháněného elektřinou, avšak množství emisí z provozu závisí na tom, jak je elektřina vyráběna. Elektrická vozidla se s ohledem na energetický mix¹⁹ v EU ukázala být čistší než auta se spalovacím motorem na benzín. V budoucnu se podíl elektřiny z obnovitelných zdrojů zvýší, a tím se stanou elektromobily méně škodlivé (Evropský parlament 2019). Podle Nizozemské společnosti Bovag mohou být baterie z elektromobilů znovu použity, například jako úložiště solární energie ze solárních panelů na domech (BOVAG 2019). Je však nutné dodat, že takto regulačně vynucené opouštění spalovacích motorů a preferování elektromobility s sebou nese značné zvýšení nákladů, které v konečném důsledku zaplatí spotřebitelé.

9.1. Proměna automobilového odvětví ve ŠKODA AUTO

Na zásadní proměnu odvětví se ŠKODA AUTO připravuje a investuje finanční prostředky do elektromobility a digitalizace. V únoru roku 2017 proběhlo *Kolokvium o budoucnosti automobilového průmyslu v České republice*. Na pozvání Sdružení automobilového průmyslu se setkali tehdejší předseda vlády Bohuslav Sobotka a další zástupci vlády, kteří jednali s představenstvem ŠKODA AUTO, zástupci odborů, automobilového, energetického a telekomunikačního odvětví. Účastníci summitu jednali o efektivnějších strategiích, jak změnu v České republice provést aktivně a tak, aby byla trvale udržitelná. Mezi důležitá témata patřila elektromobilita, autonomní řízení, rostoucí

¹⁸ Záleží ovšem na tom, kolik lidí cestuje v jednom osobním automobilu. Ze statistik vyplývá, že průměrně v Evropě cestuje jedním autem jeden a půl pasažéra. Proto je například autobusová doprava ekologičtější. Pokud by vozem cestovali alespoň čtyři pasažéři, byla by doprava osobními automobily druhá nejnižší, v poměru produkovaných emisí na pasažéra, hned po dopravě železniční (Evropský parlament 2019).

¹⁹ *EU energy in figures* je statistický dokument, kde je vysvětlen pojem energetický mix. Tato publikace poskytuje nejvýznamnější roční statistiky týkajících se energetiky pro EU jako celek, taktéž pro každý její členský stát. Její obsah vhodně doplňuje téma této podkapitoly práce, například grafy vývoje emisí CO₂ (Union européenne a Commission européenne 2018).

digitalizace i inovativní řešení mobility. Jednalo se také o vyšších investicích do vzdělání, výzkumu a vývoje (Sestak 2017).

V březnu roku 2019 proběhlo druhé kolokvium za přítomnosti předsedy vlády Andreje Babiše. Účastníci kolokvia došli k závěru, že je nutné rozšiřování potřebné infrastruktury pro nabíjení elektromobilů. Dále se všechny strany shodly na úzké spolupráci v oblasti chytré mobility. Pro zlepšení a zrychlení jejího vývoje vznikne nové inovační centrum mobility Innovation Hub. Díky plošnému zlepšení pokrytí dopravních tahů vysokorychlostním internetem, na kterém se taktéž shodli všichni zúčastnění, bude možné plně využít všechny možnosti a služby, které budou v budoucnu k dispozici v automobilovém odvětví díky pokročilé digitalizaci (Kindl 2019). Podle slov předsedy představenstva Bernharda Maiera probíhá transformace průmyslu právě nyní a není zadarmo. Během příštích čtyř let bude spuštěn největší investiční program v historii Společnosti a investuje dvě miliardy eur do alternativních technologií pohonu a nových služeb mobility.

Za nedodržení cílů schválených Evropskou unií a překročení povolených emisí hrozí členským státům EU, Norsku a Islandu pokuta 95 eur za každý překročený gram a prodaný vůz. Pokuta přináší riziko a nejistotu pro Společnost i přes veškerá plánovaná a schválená technická opatření. Riziko je nejen v podobě nesplnění legislativních cílů, ale hrozí také ztráta konkurenceschopnosti, pro jejíž udržení je nezbytné nabízet konvenční modely příznivých hodnot CO₂, ale také modelů plně či částečně elektrifikovaných (ŠKODA AUTO 2019b). Elektrifikace modelové palety začne v roce 2019, kdy začne sjíždět z výrobní linky v Kvasinách ŠKODA *Superb* s plug-in-hybridním hnacím ústrojím. Dále přibude první sériově vyráběný elektromobil značky ŠKODA *Citigo* (Kindl 2019). Hlavní závod v Mladé Boleslavi bude vyrábět od roku 2019 také elektrické komponenty pro plug-in-hybridní modely pro koncern VW. Rok 2019 je tak mimořádný milník v historii Společnosti (ŠKODA AUTO 2019c). Do roku 2022 plánuje ŠKODA AUTO uvést na trh 32 nových modelů, z toho 10 elektrifikovaných (ŠKODA AUTO 2019b).

9.2. Strukturální změny v nezaměstnanosti a zaměstnanosti jako důsledek nových technologií a proměny automobilového odvětví

Jak již bylo zmíněno výše, ŠKODA AUTO je druhým největším zaměstnavatelem v České republice. Významnou roli zaměstnavatele představuje i v jiných státech, ať už pod značkou ŠKODA či VW. Výzkum této práce potvrdil

v několika obdobích hypotézu, která říká, že výroba ŠKODA AUTO a.s. nepřímo úměrně působí na nezaměstnanost v regionech závodů v letech 2005–2018. Výzkum tak připouští fakt, že výroba ovlivňuje nezaměstnanost. Otázkou je, zda při budoucí elektrifikaci a proměně automobilového odvětví dojde ke strukturálním změnám v nezaměstnanosti a zaměstnanosti.

Pozornost médií přitahují předpovědi o úbytku pracovních míst, jako například odhad, že v ČR ubyde až 53 % pracovních míst v důsledku digitalizace a robotizace průmyslu. Tento výrok řekl v roce 2017 ředitel odborů poradců předsedy vlády Vladimír Špidla na konferenci Směrem k práci 4.0 (Česká televize 2017). Avšak tyto předpovědi jsou přebírané ze zahraničních studií, nejsou ověřené na podmínky ČR a vytváří nepříznivá očekávání ve společnosti. Podle studie Národního vzdělávacího fondu v horizontu 10-20 let bezesporu dojde k zánikům či podstatným změnám určitých profesí. Práce bude vykonávána s jiným obsahem, strukturou a dojde ke změně požadavků na kompetence pracovníků. Na druhé straně dojde k rozšíření zaměstnanosti ve službách a ke vzniku nových profesí, jejichž obsah a zaměření ze současného stavu poznání není snadno definovatelný (Národní vzdělávací fond 2016).

Ministryně práce a sociálních věcí (ČSSD) Michaela Marksová v rozhovoru s ČT24 řekla: „*Panují obavy, že kvůli digitalizaci a robotizaci zanikne řada pracovních míst. Změny budou, ale vzniknou i nové profese, více lidí bude potřeba třeba ve službách.*“ (Česká televize 2017). Podle pana Miroslava Lorence, vedoucího centra informatiky na FPH, jsou ohroženy takové profese, kde nedává smysl, aby práci vykonával člověk. V budoucnu bude podle něj požadována multidisciplinarita, analytické dovednosti, kritické myšlení, znalost cizích jazyků, flexibilita a spolupráce v týmech. Podle odhadu MPSV se výrazně změní náplň 35 % pracovních míst. MPSV připravilo plán opatření, která se uskuteční v nejbližších letech. Diskutuje o možnosti zavedení volna na vzdělání, půjček na sebezaměstnání či daňového zvýhodnění míst ve službách (Národní vzdělávací fond 2016).

Výzkum této práce ukázal, že nezaměstnanost v okresech závodů je úzce spojena s výrobou ŠKODA AUTO. Jedním z důsledků elektrifikace by tak do budoucna mohlo být propouštění zaměstnanců. Výroba elektromobilů je méně náročná na práci než výroba tradiční, a tak se Volkswagen chystá zrušit až 7 000 pracovních míst. Propouštění proběhne na dobrovolné bázi a další pracovní místa zaniknou nenahrazováním zaměstnanců jdoucích do důchodu. Na základě navýšení investic do digitalizace

a autonomního řízení koncern slibuje nové pracovní příležitosti v Německu (Golem 2019).

Na propouštění zaměstnanců se společnost ŠKODA AUTO v blízké budoucnosti nechystá a snaží se své pracovníky připravit na nástup elektromobility. Vzdělávání a školení zaměstnanců je jeden z důležitých nástrojů pro udržitelný růst automobilky. V roce 2018 pořádala odborná školení, kde zaměstnanci získali povinnou technickou kvalifikaci. Vzdělávacího programu na téma elektromobility se zúčastnilo více než 10 tisíc pracovníků. Společnost investuje do vzdělávacích prostor a v září 2018 otevřela nové vzdělávací centrum ŠKODA Akademie v Kvasinách, kde probíhá školení prostřednictvím virtuální reality (ŠKODA AUTO 2019b).

Příchod elektromobility a digitálních technologií klade velké nároky na technický vývoj, především rozšíření týmu o experty z nových oblastí a profesí. V posledních třech letech bylo otevřeno již 570 nových pozic v technickém vývoji a v roce 2018 vznikla nabídka po 150 expertech, kteří se zabývají technologiemi budoucnosti (ŠKODA AUTO 2019b). Na autosalonu v Ženevě, kde ŠKODA AUTO představovala Vision X, předseda představenstva Bernhard Maier představil plán vytvořit okolo tří tisíc nových pracovních míst v Mladé Boleslavi, pokud se s odboráři dohodne na 18směnném provozu, který by zajistil zvýšení výrobní kapacity hlavního závodu Společnosti (ČT24 2018).

ŠKODA AUTO se snaží rekvalifikovat své zaměstnance a zvyšovat výrobní kapacity. Vytváří nová pracovní místa. Strukturální změny v nezaměstnanosti a zaměstnanosti v důsledku elektrifikace mohou nastat, avšak nejsou pro nás hrozbou, pouze přizpůsobení se technologickému pokroku.

Závěr

Společnost ŠKODA AUTO a.s. patří mezi nejvýznamnější průmyslové podniky v České republice a je bezpochyby významným tuzemským zaměstnavatelem. Okresy Mladá Boleslav a Rychnov nad Kněžnou, kde má Společnost své závody, jsou jedny z okresů s nejnižší nezaměstnaností, na čemž se podílí sama Společnost. ŠKODA AUTO nyní prochází největšími změnami ve své historii v návaznosti na novou evropskou legislativu týkající se zpřísnění emisí. Pro ŠKODA AUTO tato změna přinese nelehké výzvy, avšak Společnost se zdá být připravena a chystá se z transformačního procesu, dle vyjádření předsedy představenstva Bernharda Maiera, vyjít posílena.

Teoretická část práce vybranými publikacemi představila problematiku nezaměstnanosti, její druhy, příčiny i důsledky. Další kapitola této části vysvětlila determinant HDP a popsala metody jeho měření. Dále byl věnován prostor charakteristice zkoumaných okresů. Na závěr teoretické práce byla Společnost zasazena do historického kontextu, bylo popsáno její současné postavení a vymezeny hlavní budoucí cíle.

V kapitole Lidské zdroje ŠKODA AUTO byla představena strategie Společnosti a vývoj kmenových zaměstnanců, kteří jsou pro Společnost hnacím motorem. V průběhu sledovaného období 2005—2018 se počet kmenových zaměstnanců výrazně zvýšil, stejně tak podíl zaměstnaných cizinců, kterým se vyplatí za práci migrovat z důvodu benefitů a motivačního finančního ohodnocení, které ŠKODA AUTO nabízí. Odbory KOVO, které zastupují zaměstnance ŠKODA AUTO, vytváří silné smlouvy se Společností a kolektivním vyjednáváním napomáhají ke zvyšování mezd či vylepšení pracovních podmínek. Mají tak svou zásluhu na mzdovém diferenciálu mezi dělníky ŠKODA a ostatními dělníky, který se na trhu vytváří a je vidět v průběhu celého sledovaného období práce.

Hlavní cíl práce byl zkoumán ve dvou závodech Společnosti. Prvním zkoumaným okresem byla Mladá Boleslav, ve kterém se nachází hlavní závod společnosti. V tomto závodu se během sledovaného období měnilo portfolio výroby a také výrobní kapacity. Rostoucí výrobu v některých obdobích neovlivnilo ani zpomalení ekonomiky země, stejně tak nezaměstnanost okresu v některých obdobích klesala i přes hospodářský pokles země, což stojí proti teoretickým výkladům o HDP. Pro okres Mladá Boleslav byla potvrzena hypotéza, že *výroba ŠKODA AUTO a.s. nepřímo úměrně působí na nezaměstnanost v regionech závodů v letech 2005–2018*. Celkem bylo zkoumáno 13 období a hypotéza se potvrdila v 9 z nich. Ve 4 obdobích byla prokázána přímá úměra

mezi ukazateli, tedy vyvrácení hypotézy – mohlo zde dojít k ovlivnění ukazatelů jinými faktory a událostmi, které se odehrály v okrese Mladá Boleslav či v závodě ŠKODA AUTO. Autorka tak hypotézu považuje za potvrzenou. ŠKODA AUTO je bezesporu velmi významným zaměstnavatelem pro tento okres, ale také pro Středočeský kraj, kde je 3,44 % zaměstnaných pod značkou ŠKODA. Společnost ovlivňuje zaměstnanost a nezaměstnanost celého regionu nejen kmenovými a agenturními zaměstnanci, které zaměstnává. Svým kapitálem přitahuje podnikatele, jako jsou zahraniční investoři a dodavatelé, kteří vytvářejí další pracovní místa.

Druhým zkoumaným okresem byl Rychnov nad Kněžnou a jeho pobočný závod Kvasiny. Výroba tohoto závodu se rapidně zvýšila během posledních tří let sledovaného období, stejně tak jako počet kmenových zaměstnanců. Na začátku sledovaného období zpomalení ekonomiky v ČR nezastavilo výrobu Kvasinského závodu, dokonce ani v období krize počet vyrobených vozů neklesnul. Avšak krize přinesla zvýšení nezaměstnanosti okresu. V současné době má okres Rychnov nad Kněžnou druhou nejmenší nezaměstnanost ze všech okresů. Ze 13 zkoumaných období se hypotéza potvrdila v 7 z nich. V 6 obdobích byl vztah ukazatelů přímo úměrný, což stojí proti hypotéze. Z důvodu potvrzení hypotézy ve více než polovině období považuje autorka v okrese Rychnov nad Kněžnou hypotézu za částečně potvrzenou. ŠKODA AUTO je jednoznačně velmi významným zaměstnavatelem Rychnovského okresu, ale také Královéhradeckého kraje, kde je 2,54 % zaměstnaných pod značkou ŠKODA.

Kapitola ŠKODA AUTO a.s. ve světě představila nejvýznamnější země, kam Společnost dodává vozy pod svou značkou. Nejvíce vozů dodala ve sledovaném období zákazníkům v Číně, poté v Německu, České republice, Rusku a Velké Británii. Společnost mimo ČR vyrábí nejvíce vozů v Číně, Indii a Rusku. Do budoucna plánuje výrobu v Číně zdvojnásobit a tím dosáhnout cíle 2 milionů dodaných vozů v roce 2025.

Digitalizace, robotizace a elektrifikace, která nastane v důsledku nové emisní legislativy, přinese výrazné strukturální změny nejen v automobilovém odvětví. Panují obavy, že zaniknou pracovní místa, avšak transformace průmyslu přinese nové nabídky pracovních míst. ŠKODA AUTO se připravuje na změnu odvětví, investuje do elektrifikace a digitalizace, jedná s vládou ČR a ostatními zástupci automobilového průmyslu o efektivních strategiích a jak změnu provést, aby byla trvale udržitelná. I přes to, že výroba elektromobilů je méně náročná na práci než výroba tradiční, ŠKODA AUTO neplánuje propouštět své zaměstnance, ale snaží se je rekvalifikovat a buduje nová vzdělávací centra. Dokonce jedná s odbory o vytvoření nových pracovních míst,

což by rozšířilo výrobní kapacity. Pracovní místa vytváří také v technickém vývoji a hledá experty nových technologií budoucnosti. Strukturální změny v nezaměstnanosti a zaměstnanosti okresů umístění závodů v důsledku elektrifikace mohou nastat, avšak v blízké budoucnosti pro nás nejsou hrozbou, pouze přizpůsobení se technologickému pokroku.

K naplnění stanoveného cíle bylo mimo jiné potřeba projít vybranými školeními od ŠKODA AUTO, které autorka absolvovala, aby získala některé neveřejné informace přímo od Společnosti. S využitím veřejně dostupných informací a statistik od Společnosti bylo možné analyzovat vybrané okresy a pracovat s hypotézou. Na základě provedené analýzy byla hypotéza, že *výše výroby ŠKODA AUTO nepřímo úměrně působí na nezaměstnanost v regionech závodů v letech 2005–2018*, potvrzena v okrese Mladá Boleslav a částečně potvrzena v okrese Rychnov nad Kněžnou.

Nad rámec bakalářské práce by bylo vhodné analyzovat hlouběji, zda jsou elektromobily šetrnější k životnímu prostředí než automobily se spalovacím motorem. Zajímavým výzkumem by mohlo být provedení cost benefit analýzy zavedení elektromobilů a odpovědět tak na otázku, zda je nová emisní legislativa opravdu přínosná. Dalším důležitým tématem nad rámec této práce je regulace emisí v jiných odvětvích.

Seznam zkratek

a.s. – Akciová společnost

ČSÚ – Český statistický úřad

DO – Dílenská organizace

EU – Evropská unie

FPH – Fakulta podnikohospodářská

HDP – Hrubý domácí produkt

HKK – Královéhradecký kraj

HR – Human resources (lidské zdroje)

Lim. – Limuzína

MPSV – Ministerstvo práce a sociálních věcí

MPV – Multi-purpose vehicle (víceúčelové vozidlo)

OS – Odborový svaz

PLP – plánování a řízení výrobního programu

s.r.o. – Společnost s ručením omezeným

STC – Středočeský kraj

SUV – Sport utility vehicle (sportovní užitkové vozidlo)

VW – Volkswagen

ZP8 – kontrolní bod hotových výrobků

Seznam tabulek

Tabulka 1 Počet zaměstnanců ŠKODA AUTO a.s.....	28
Tabulka 2 Výroba ZP8 v Mladé Boleslavi	33
Tabulka 3 Vývoj počtu kmenových zaměstnanců v závodě Mladá Boleslav v kontextu počtu zaměstnaných ve Středočeském kraji	36
Tabulka 4 Podíl nezaměstnanosti v okrese Mladá Boleslav v letech 2005—2018	38
Tabulka 5 Výroba ZP8 v Kvasínách.....	42
Tabulka 6 Vývoj počtu kmenových zaměstnanců v závodě Kvasiny v kontextu počtu zaměstnaných v Královéhradeckém kraji	45
Tabulka 7 Podíl nezaměstnanosti v okrese Rychnov nad Kněžnou v letech 2005—2018	47

Seznam grafů

Graf 1 Počet zaměstnanců ŠKODA AUTO a.s.	28
Graf 2 Komparace vývoje průměrných mezd dělníků	31
Graf 3 Výroba závodu ŠKODA AUTO v Mladé Boleslavi v letech 2005—2018 podle jednotlivých modelů.....	34
Graf 4 Výroba závodu ŠKODA AUTO v Mladé Boleslavi v letech 2005—2018 a meziroční růst HDP (%) v České republice	35
Graf 5 Vývoj počtu kmenových zaměstnanců v závodě Mladá Boleslav v kontextu počtu zaměstnaných ve Středočeském kraji	37
Graf 6 Podíl nezaměstnanosti v okrese Mladá Boleslav v letech 2005—2018 a meziroční přírůstek HDP (%) v České republice.....	38
Graf 7 Vliv výroby na nezaměstnanost v okrese Mladá Boleslav	39
Graf 8 Výroba závodu ŠKODA AUTO v Kvasínách v letech 2005—2018 podle jednotlivých modelů.....	43
Graf 9 Výroba závodu ŠKODA AUTO v Kvasínách v letech 2005—2018 a meziroční růst HDP (%) v České republice.....	44
Graf 10 Vývoj počtu kmenových zaměstnanců v závodě Kvasiny v kontextu počtu zaměstnaných v Královéhradeckém kraji	46
Graf 11 podíl nezaměstnanosti v okrese Rychnov nad Kněžnou v letech 2005—2018 a meziroční přírůstek HDP (%) v České republice	47

Graf 12 Vliv výroby na nezaměstnanost v okrese Rychnov nad Kněžnou.....	48
Graf 13 Dodávky vozů značky ŠKODA zákazníkům	50
Graf 14 Celosvětová výroba vozů značky ŠKODA	52
Graf 15 Podíl emisí CO ₂ podle druhů dopravy.....	53

Bibliografie

Knižní zdroje

BORJAS, George J., 2016. Labor economics. Seventh edition, international student edition. New York, NY: McGraw-Hill Education. The McGraw-Hill series in economics. ISBN 978-1-259-25236-5.

BRČÁK, Josef a SEKERKA, Bohuslav, 2010. Makroekonomie. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk. ISBN 978-80-7380-245-5.

BROŽOVÁ, Dagmar, 2018. Kapitoly z ekonomie trhů práce. Praha: Oeconomica. ISBN 978-80-7400-719-4.

BUCHTOVÁ, Božena, 2002. Nezaměstnanost: psychologický, ekonomický a sociální problém. Vyd. 1. Praha: Grada Pub. Psyché. ISBN 978-80-247-9006-0.

COMISKEY, Michael a MADHOGARHIA, Pawan, 2009. Unraveling the Financial Crisis of 2008. PS: Political Science and Politics. 42(2), 271–275. ISSN 1049-0965.

HOLMAN, Robert, 2007. Mikroekonomie: středně pokročilý kurz. V Praze: C.H. Beck. ISBN 978-80-7179-862-0.

HOLMAN, Robert, 2016. Ekonomie. ISBN 978-80-7400-278-6.

JÍROVÁ, Hana, 1999. Trh práce a politika zaměstnanosti. Praha: Vysoká škola ekonomická, Národohospodářská fakulta. ISBN 978-80-7079-635-1.

JUREČKA, Václav, 2017. Makroekonomie. B.m.: Grada Publishing, a.s. ISBN 978-80-271-0251-8.

KLÍMA, Jan, 2006. Makroekonomie. Praha; Brno: Alfa Publishing ; B.I.B.S. ISBN 978-80-86851-27-3.

KOTÝNKOVÁ, Magdalena a NĚMEC, Otakar, 2003. Lidské zdroje na trhu práce: vývoj a tendence v souvislosti se vstupem České republiky do EU. 1. vyd. Praha: Professional Publishing. ISBN 978-80-86419-48-0.

MANKIW, N. Gregory a TAYLOR, Mark P., 2014. Macroeconomics. Second European Edition. New York, NY: Worth Publishers. ISBN 978-1-4641-4177-5.

MAREŠ, Petr, 1998. Nezaměstnanost jako sociální problém. Vyd. 2., doplněné. Praha: Sociologické nakl. Studijní texty, 6. sv. ISBN 978-80-901424-9-7.

MARTINCOVÁ, Martina, 2005. Nezamestnanosť ako makroekonomický problém. Bratislava: Ekonómia. ISBN 80-8078-038-2.

MCCONNELL, Campbell R., BRUE, Stanley L. a FLYNN, Sean Masaki, 2015. Macroeconomics: principles, problems, and policies. Twentieth Edition. New York, NY: McGraw-Hill Education. ISBN 978-0-07-766077-2.

NOVÝ, Ivan a SURYNEK, Alois, 2006. Sociologie pro ekonomy a manažery. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-1705-0.

PAVELKA, Tomáš, 2011. Dlouhodobá nezaměstnanost v České republice. B.m.: Melandrium. ISBN 978-80-86175-76-8.

SAMUELSON, Paul Anthony a NORDHAUS, William D., 2010. Economics. 19. ed., internat. ed. New York, NY: McGraw-Hill. ISBN 978-0-07-126383-2.

SAMUELSON, Paul Anthony a NORDHAUS, William D., 2013. Ekonomie: 19. vydání. Praha: NS Svoboda. ISBN 978-80-205-0629-0.

UNION EUROPÉENNE a COMMISSION EUROPÉENNE, 2018. EU energy in figures 2018. ISBN 978-92-79-88737-6.

Internetové a jiné zdroje

BISTROAGENCY.CZ, 2017. Vítězit nás baví, sledujte tu radost! [online] [vid. 2019-03-27]. Dostupné z: <https://www.skoda-kariera.cz/blog/2017-05-12-vitezit-nas-bavi-sledujte-tu-radost>

BOVAG, 2019. Elektrisch rijden: de voors en tegens. BovagWebsite [online] [vid. 2019-04-26]. Dostupné z: <https://bovag.nl/thema-s/elektrisch-rijden-de-voors-en-tegens>

CYRILL, 2019. Shifts in China's Industrial Supply Chain and the US-China Trade War. *China Briefing News* [online] [vid. 2019-05-07]. Dostupné z: <https://www.china-briefing.com/news/shifts-chinas-industrial-supply-chain-trade-war/>

CZECH TOP 100, A.S., 2019. 100 Nejvýznamnějších. CZECH TOP 100 [online] [vid. 2019-03-27]. Dostupné z: <https://www.czechtop100.cz/cs/projekty/zebrický/100-nejvýznamnějších>

ČESKÁ TELEVIZE, 2017. Kvůli digitalizaci zanikne až 53 procent pracovních míst, domnívá se Špidla. Jiní jsou střídmejší. ČT24 – Nejdůvěryhodnější zpravodajský web v ČR – Česká televize [online] [vid. 2019-04-26]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/ekonomika/2156298-kvuli-digitalizaci-zanikne-az-53-procent-pracovnich-mist-domniva-se-spidla-jini>

ČSÚ a BOUDOVÁ, Kateřina, 2019. RES_20181231_Rychnov_nad_Kneznou.xlsx. 2019.

ČSÚ, 2012. Změna výpočtu ukazatele registrované nezaměstnanosti [online] [vid. 2019-03-07]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/zmena_vypoctu_ukazatele_registrovane_nezamestnanosti 20121107

ČSÚ, 2016a. Gender: Práce a mzdy - Metodika [online] [vid. 2019-03-13]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/gender_pracemzdy-metodika

ČSÚ, 2016b. Charakteristika okresu Rychnov nad Kněžnou | ČSÚ v Hradci Králové [online] [vid. 2019-03-25]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xh/charakteristika_okresu_rychnov_nad_kneznou

ČSÚ, 2018a. V Česku klesá i dlouhodobá nezaměstnanost [online] [vid. 2019-03-14]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/v-cesku-klesa-i-dlouhodobá-nezamestnanost>

ČSÚ, 2018b. Okres Rychnov nad Kněžnou | ČSÚ v Hradci Králové [online] [vid. 2019-03-25]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xh/okres_rychnov_nad_kneznou

ČSÚ, 2018c. Statistiky VDB [online] [vid. 2019-04-26]. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=statistiky#katalog=30853>

ČSÚ, 2019a. Zaměstnanost, nezaměstnanost | ČSÚ [online] [vid. 2019-03-13]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/zamestnanost_nezamestnanost_prace

ČSÚ, 2019b. Charakteristika okresu Mladá Boleslav | ČSÚ pro Středočeský kraj [online] [vid. 2019-03-25]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xs/charakteristika_okresu_mlada_boleslav

ČSÚ, 2019c. Průmysl, energetika – časové řady. Tab. 2.5 Mzdy v průmyslu [online] [vid. 2019-04-23]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/pru_cr

ČSÚ, 2019d. Výstupní objekt VDB [online] [vid. 2019-04-12]. Dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&z=T&f=TABULKA&skupId=21&katalog=30832&pvo=NUC01-S4&fbclid=IwAR3Z9S4g6Nv3nK5KiB2CYvZGztLx3-5xuOt4s5Ng0Iu5wjNdhE_Ck7jk2u8#w=

ČSÚ, 2019e. Mzdy, náklady práce – časové řady. *Mzdy, náklady práce – časové řady* [online] [vid. 2019-05-01]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/pmz_cr

ČSÚ, 2019f. Struktura mezd zaměstnanců. Vyhledávání [online] [vid. 2019-04-23]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/struktura-mezd-zamestnancu-2017>

ČT24, 2018. Škoda Auto chce vytvořit tři tisíce nových míst. Budoucnost představuje Vision X i miniauto pro Indii a Jižní Ameriku. ČT24 – Nejdůvěryhodnější zpravodajský web v ČR – Česká televize [online] [vid. 2019-04-26]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/ekonomika/2411728-skoda-auto-ukazala-budoucnost-s-vision-x-v-cesku-chce-vytvorit-tri-tisice-novych>

ČT24, 2019. Šrotovné na Slovensku nakoplo prodej aut. *Česká televize* [online]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/ekonomika/1409056-srotovne-na-slovensku-nakoplo-prodej-aut>

DENÍK.CZ, 2007. Velké firmy na Rychnovsku snižují nezaměstnanost [online]. [vid. 2019-05-05]. Dostupné z: https://rychnovsky.denik.cz/podnikani/nezamestnanost_brezen20070413.html

EUROPEAN COMMISSION, 2016. EU climate action. Opatření v oblasti klimatu – European Commission [online] [vid. 2019-03-27]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/clima/citizens/eu_en

EUROSTAT, 2019a. Job vacancy statistics - Statistics Explained [online] [vid. 2019-03-28]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Job_vacancy_statistics#Job_vacancies_between_2016_and_2018

EUROSTAT, 2019b. Unemployment statistics - Statistics Explained [online] [vid. 2019-03-28]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Unemployment_statistics

EVROPSKÁ DATABANKA, 2019. VASPO VAMBERK, s.r.o., výroba jednoúčelových strojů, výrobní linky, Vamberk, výstavba zemědělských [online] [vid. 2019-03-25]. Dostupné z: <https://www.edb.cz/firma-208963-vaspo-vamberk>

EVROPSKÝ PARLAMENT, 2019. Emise CO₂ z aut: fakta a čísla (infografika) | Zpravodajství | Evropský parlament [online] [vid. 2019-04-23]. Dostupné z: <http://www.europarl.europa.eu/news/cs/headlines/society/20190313STO31218/emise-co2-z-aut-fakta-a-cisla-infografika>

GOLEM, 2019. Elektromobilität: VW will wegen Elektroumstellung 7.000 Stellen abbauen - Golem.de [online] [vid. 2019-04-26]. Dostupné z: <https://www.golem.de/news/elektromobilitaet-vw-will-wegen-elektroumstellung-7-000-stellen-abbauen-1903-139981.html>

HOSPODÁŘSKÉ NOVINY, 2009. PŘEHLEDNĚ: Kde je zavedeno šrotovné. *Hospodářské noviny* [online] [vid. 2019-05-05]. Dostupné z: <https://byznys.ihned.cz/c1-38204280-prehledne-kde-je-zavedeno-srotovne>

HOSPODÁŘSKÉ NOVINY, 2018. Volných pracovních míst je v Česku poprvé v historii více než uchazečů o práci. Nezaměstnanost klesla na 3,5 procenta. *Hospodářské*

noviny [online] [vid. 2019-05-05]. Dostupné z: <https://byznys.ihned.cz/c1-66105210-volnych-pracovnich-mist-je-v-cesku-poprve-v-historii-vice-nez-pocet-uchazecu-o-praci-nezamestnanost-klesla-na-3-5-procenta>

KAUFMAN, Bruce E., 1999. Expanding the Behavioral Foundations of Labor Economics. *Industrial and Labor Relations Review* [online]. 52(3), 361–392. ISSN 0019-7939. Dostupné z: doi:10.2307/2525140

KINDL, 2019. ŠKODA hostila v Mladé Boleslavi druhé kolokvium [online] [vid. 2019-04-20]. Dostupné z: interní informace z intranetu ŠKODA AUTO a.s.

KOVO ŠKODA AUTO A.S., 2019. Škodovácký odborář. 26(15), 2.

MALEČEK, Petr, 2014. Toky dlouhodobé nezaměstnanosti. *Politická ekonomie*. 62(4), 560–576.

MB-NET, 2019. Základní údaje a symboly: Mladá Boleslav [online] [vid. 2019-03-25]. Dostupné z: http://www.mb-net.cz/vismo/osnova.asp?p1=924&id_osnovy=924&n=zakladni%2Dudaje%2Da%2Dsymboly

MNICHOVO HRADIŠTĚ, 2018. Mnichovo Hradiště [online] [vid. 2019-03-25]. Dostupné z: <http://www.mnhradiste.cz/>

MPSV, 2012. Upozornění na změnu metodiky [online] [vid. 2019-03-07]. Dostupné z: https://portal.mpsv.cz/sz/stat/nz/zmena_metodiky

MPSV, 2019a. Nezaměstnanost v číslech - statistiky, zprávy [online] [vid. 2019-03-28]. Dostupné z: https://portal.mpsv.cz/upcr/kp/pak/nezamestnanost_v_cislech

MPSV, 2019b. Časové řady MN a PNO [online] [vid. 2019-02-18]. Dostupné z: https://portal.mpsv.cz/sz/stat/nz/casove_rady

MUNI, 2019. *Základy korelační analýzy* [online]. 2019. B.m.: Katedra aplikované matematiky. Dostupné z: https://is.muni.cz/www/98951/41610771/43823411/43823458/44159634/44707073/Pavlik_-_Biostatistika_-_kapitola_11.pdf

NÁRODNÍ VZDĚLÁVACÍ FOND, 2016. Iniciativa práce 4.0 [online] [vid. 2019-04-20]. Dostupné z: https://portal.mpsv.cz/sz/politikazamest/prace_4_0/studie_iniciativa_prace_4.0.pdf

NOVÉ BOLESLAVSKO, 2018. Nové Boleslavsko. www.noveboleslavsko.cz [online] [vid. 2019-03-26]. Dostupné z: <https://www.noveboleslavsko.cz>

ODBORY KOVO MB a MILLER, 2019. ŠKODA AUTO Vývoj průměrné mzdy kat D 2000—2018. Interní informace ŠKODA AUTO a.s. poskytnuté na základě konzultace.

ODBORY KOVO MB, 2014. O nás – MB: O nás: Odbory Kovo MB [online] [vid. 2019-04-14]. Dostupné z: <http://www.odbornikovomb.cz/o%2Dnas/ds-1008/p1=1020>

ODBORY KOVO MB, 2019a. Řešení důležitých témat: Odbory Kovo MB [online] [vid. 2019-04-19]. Dostupné z: <http://www.odbornikovomb.cz/reseni-dulezitych-temat/d-5630>

ODBORY KOVO MB, 2019b. Ptáme se členů představenstva, jakých výhod se sami vzdají!?: Odbory Kovo MB [online] [vid. 2019-04-18]. Dostupné z: <http://www.odbornikovomb.cz/ptame-se-clenu-predstavenstva-jakych-vyhod-se-sami-vzdaji/d-5541>

ODBORY KOVO MB, 2019c. Škodováký odborář 2019: Škodováký Odborář: Odbory Kovo MB [online] [vid. 2019-04-18]. Dostupné z: <http://www.odbornikovomb.cz/skodovacky%2Ddodborar%2D2019/d-5397/p1=1029>

PARLAMENTNÍ LISTY, 2018. Tady se to přehrálo! Nové informace z průmyslové zóny Kvasiny, kde pracuje mnoho cizinců. page-maintitle-short-default [online] [vid. 2019-04-14]. Dostupné z: <http://www.parlamentnilisty.cz/arena/monitor/Tady-se-to-prehralo-Nove-informace-z-prumyslove-zony-Kvasiny-kde-pracuje-mnoho-cizincu-545786>

RADA EU, 2019. Normy emisí CO2 pro osobní automobily a dodávky: Rada potvrdila dohodu o přísnějších limitech – Consilium [online] [vid. 2019-04-23]. Dostupné z: <https://www.consilium.europa.eu/cs/press/press-releases/2019/01/16/co2-emission-standards-for-cars-and-vans-council-confirms-agreement-on-stricter-limits/>

RYCHNOV-CITY, 2019. Zastupitelstvo města: Složení – kontakty: Rychnov nad Kněžnou [online] [vid. 2019-03-25]. Dostupné z: <http://www.rychnov-city.cz/slozeni-zastupitelstva-mesta/os-50/p1=1044>

SESTAK JAN, 2017. Bernhard Maier: Automobilová budoucnost začala [online] [vid. 2019-04-20]. Dostupné z: interní informace z intranetu ŠKODA AUTO a.s.

ŠKODA AUTO a ČERMÁKOVÁ, 2019. PP/Personalbericht_2005-2018_čj. 2019. Interní materiály ŠKODA AUTO.

ŠKODA AUTO a KOVÁŘ PLP/1, 2019. Výroba (ZP8) v Mladé Boleslavi. Interní materiály ŠKODA AUTO poskytnuté na základě konzultace.

ŠKODA AUTO, 2009. ŠKODA AUTO Výroční zpráva 2008 [online]. Tř. Václava Klementa 869 293 60 Mladá Boleslav Česká republika: © B.I.G. Prague. Dostupné z: <https://cdn.skoda-storyboard.com/2016/05/skoda-auto-annual-report-2008-1.pdf>

ŠKODA AUTO, 2011. ŠKODA AUTO a.s. Výroční zpráva 2010 [online]. tř. Václava Klementa 869 293 01 Mladá Boleslav Česká republika: © ENTRE. Dostupné z: <https://cdn.skoda-storyboard.com/2016/05/skoda-auto-annual-report-2010-1.pdf>

ŠKODA AUTO, 2012. ŠKODA AUTO a.s. Výroční zpráva 2011 [online]. tř. Václava Klementa 869 293 01 Mladá Boleslav Česká republika: ŠKODA AUTO a.s. Dostupné z: <https://cdn.skoda-storyboard.com/2016/05/skoda-auto-annual-report-2011-1.pdf>

ŠKODA AUTO, 2015. ŠKODA AUTO rozšiřuje výrobu převodovky DQ 200 ve Vrchlabí. ŠKODA Storyboard [online] [vid. 2019-04-04]. Dostupné z: <https://www.skoda-storyboard.com/cs/tiskove-zpravy/skoda-auto-rozsiruje-vyrobu-prevodovky-dq-200-ve-vrchlabi/>

ŠKODA AUTO, 2016. ŠKODA AUTO a.s. Výroční zpráva 2015 [online]. tř. Václava Klementa 869 293 01 Mladá Boleslav Česká republika: ŠKODA AUTO a.s. Dostupné z: <https://cdn.skoda-storyboard.com/2016/05/skoda-annual-report-2015-1.pdf>

ŠKODA AUTO, 2017. 70 let v Kvasinách. ŠKODA Storyboard [online] [vid. 2019-04-08]. Dostupné z: <https://www.skoda-storyboard.com/cs/skoda-svet/70-let-v-kvasinach/>

ŠKODA AUTO, 2018. ŠKODA AUTO a.s. Výroční zpráva 2017 [online]. tř. Václava Klementa 869 293 01 Mladá Boleslav Česká republika: ŠKODA AUTO a.s. Dostupné z: <https://cdn.skoda-storyboard.com/2018/03/skoda-annual-report-2017.c5a29f2a9b556d42158ef72031b710f3.pdf>

ŠKODA AUTO, 2019a. Historie | ŠKODA AUTO a.s. [online] [vid. 2019-03-26]. Dostupné z: <http://www.skoda-auto.cz/o-nas/historie>

ŠKODA AUTO, 2019b. ŠKODA AUTO Výroční zpráva 2018 [online]. tř. Václava Klementa 869 293 01 Mladá Boleslav Česká republika: ŠKODA AUTO a.s. Dostupné z: <https://az749841.vo.msecnd.net/sitesencom/alv1/a286e9a4-99a5-4ddb-a9d4-11324efb9e0b/skoda-annual-report-2018.65ecf93d7e9d1cb9b539a670706cd2b1.pdf>

ŠKODA AUTO, 2019c. Základní údaje | ŠKODA AUTO a.s. [online] [vid. 2019-03-27]. Dostupné z: <http://www.skoda-auto.cz/o-nas/zakladni-udaje>

ŠKODA AUTO, 2019d. Historie loga | ŠKODA AUTO a.s. [online] [vid. 2019-03-26]. Dostupné z: <http://www.skoda-auto.cz/o-nas/historie-loga>

ŠKODA AUTO, 2019e. Zaměstnanecké benefity [online] [vid. 2019-03-27]. Dostupné z: <https://www.skoda-kariera.cz/benefity>

ŠKODA AUTO, 2019f. Životní prostředí | ŠKODA AUTO a.s. [online] [vid. 2019-03-27]. Dostupné z: <http://www.skoda-auto.cz/o-nas/zivotni-prostredi>

ŠKODA AUTO, 2019g. Výroční zprávy. ŠKODA Storyboard [online] [vid. 2019-04-03]. Dostupné z: <https://www.skoda-storyboard.com/cs/vyrocní-zpravy/>

ŠKODA AUTO, 2019h. ŠKODA AUTO vítězem studie TOP Zaměstnavatelé 2019 [online] [vid. 2019-04-13]. Dostupné z: <http://www.skoda-auto.cz/novinky/novinky-detail/2019-02-07-top-zamestnavatel>

ŠKODA AUTO, 2019ch. *Úspěšný rok 2018 pro společnost ŠKODA AUTO – rok 2019 bude ve znamení eMobility* [online] [vid. 2019-05-06]. Dostupné z: <http://www.skoda-auto.cz/novinky/novinky-detail/2019-03-20-uspesny-rok-2018>

ŠKODA AUTO, 2019i. Čína je největším světovým trhem značky ŠKODA. *ŠKODA Storyboard* [online] [vid. 2019-05-07]. Dostupné z: <https://www.skoda-storyboard.com/cs/tiskove-mapy/skoda-auto-na-autosalonu-auto-shanghai-2019-tiskova-mapa/cina-je-nejvetsim-svetovym-trhem-znacky-skoda/>

ŠKODA AUTO, 2019j. Číslo měsíce: 5. *ŠKODA Storyboard* [online] [vid. 2019-05-07]. Dostupné z: <https://www.skoda-storyboard.com/cs/modely/cislo-mesice-5/>

THE WORLD BANK, 2019. *GDP growth (annual %)* | *Data* [online] [vid. 2019-05-07]. Dostupné z: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?end=2017&locations=CN&start=2006>

Přílohy

Příloha č.1

Tabulka 1 Výpočet Spearmanova korelačního koeficientu pro závod Mladá Boleslav

Rok	X	Y	X (rank)	Y (rank)	d	d ²
2005	372 584	3,2	12	8	4	16
2006	398 764	2,9	8	10	-2	4
2007	410 606	2,3	7	12	-5	25
2008	398 306	2	9	13,5	-4,5	20,25
2009	335 215	3,6	13	7	6	36
2010	316 344	4,5	14	2	12	144
2011	384 065	4,2	10	4	6	36
2012	374 837	4,1	11	5	6	36
2013	429 871	4,6	6	1	5	25
2014	494 232	4,5	5	2	3	9
2015	537 621	3,9	4	6	-2	4
2016	561 818	3,1	2	9	-7	49
2017	560 122	2,4	3	11	-8	64
2018	575 790	2	1	13,5	-12,5	156,25
Σd ²	624,5					

rs.....Spearmanův korelační koeficient

X.....Celková výroba vozů v závodě Mladá Boleslav

Y.....Podíl nezaměstnaných osob v okrese Mladá Boleslav

Rank.....Funkce v Excelu, která sestupně seřadila hodnoty

d.....X-Y

$$rs = 1 - \frac{6 \sum d^2}{n * (n^2 - 1)}$$

$$rs = 1 - \frac{6 * 624,5}{14 * (14^2 - 1)}$$

$$rs = -0,373$$

Tabulka 2 Výpočet Spearmanova korelačního koeficientu pro závod Kvasiny

Rok	X	Y	X (rank)	Y (rank)	d	d²
2005	21 182	4,6	14	5,5	8,5	72,25
2006	44 708	3,9	13	8	5	25
2007	96 484	2,4	10	10	0	0
2008	76 363	2	12	12	0	0
2009	94 335	4,6	11	5,5	5,5	30,25
2010	144 612	5,1	7	2	5	25
2011	141 535	4,4	9	7	2	4
2012	153 729	4,7	5	4	1	1
2013	152 955	5,9	6	1	5	25
2014	166 180	5	4	3	1	1
2015	142 286	3,6	8	9	-1	1
2016	203 353	2,2	3	11	-8	64
2017	297 981	1,4	2	13	-11	121
2018	310 313	1,2	1	14	-13	169
Σd^2	538,5					

rs.....Spearmanův korelační koeficient

X.....Celková výroba vozů v závodě Kvasiny

Y.....Podíl nezaměstnaných osob v okrese Rychnov nad Kněžnou

Rank.....Funkce v Excelu, která sestupně seřadila hodnoty

d.....X-Y

$$rs = 1 - \frac{6 \sum d^2}{n * (n^2 - 1)}$$

$$rs = 1 - \frac{6 * 538,5}{14 * (14^2 - 1)}$$

$$rs = -0,184$$