

**Česká zemědělská univerzita v Praze**

**Provozně ekonomická fakulta**

**Katedra obchodu a financí**



**Bakalářská práce**

**Vývoj trhu motocyklů v České republice po vstupu  
do Evropské unie**

**Veronika Raková**

**Vedoucí bakalářské práce  
Ing. Vítězslav Doubek, Ph. D.**

© 2010 ČZU v Praze

### Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci „Vývoj trhu motocyklů v České republice po vstupu do Evropské unie“ jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu literatury na konci práce. Jako autorka uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušila autorská práva třetích osob.

V Praze dne 31.3.2010

---

## Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala Ing. Vítězslavu Doubkovi, Ph. D., za cenné rady, připomínky a odborné vedení při zpracování celé bakalářské práce. Dále děkuji svému dědovi, Václavu Süssmilchovi za cenné informace a autentické vzpomínky z historie motocyklových závodů, jejíž je součástí. A v neposlední řadě věnuji svůj dík všem, kteří mě během zpracovávání této bakalářské práce podporovali.

# Vývoj trhu motocyklů v České republice po vstupu do Evropské unie

---

## Development in the market of motorcycles in the Czech republic after entrance to the European Union

### Souhrn

Tato bakalářská práce se zabývá analýzou vývoje trhu motocyklů po vstupu do Evropské unie (2004). Jedná se především o analýzu hodnot objemu dovozu a vývozu motocyklů v tis. Kč za uplynulých deset let (2000 – 2009). Záměrně je zvolen tento časový úsek, neboť pro vyvození důsledků vstupu České republiky do Evropské unie je zapotřebí znát situaci před tímto krokem. Součástí analýzy je prognóza budoucích sledovaných hodnot (2010 – 2014) na základě současného trendu. Pro úplnost celé problematiky je uvedena historie motocyklů zahrnující široké spektrum již zaniklých českých výrobců. Je tak popsán více než staletý vývoj motocyklů na území dnešní České republiky. Zahraniční výrobci (hlavně Japonsko) díky svému počtu a silnému ekonomickému postavení drží majoritní podíl na trhu motocyklů a to nejen u nás. Vliv zahraničních značek se v posledních letech posiluje a tak i díky tomuto faktu zanikla za sledované období další skupina českých výrobců motocyklů. V současnosti tak existují zhruba pouze čtyři fungující společnosti.

Návrhy, doporučení a možnosti pro změnu současné situace navazují na samotnou analýzu vývoje trhu, která potvrzuje nebezpečí v podobě stále rostoucí konkurence a klesající nabídky ze strany českých výrobců.

**Klíčová slova:** motocykl, trh, obchod, dovoz, vývoz, výrobce, prodej, poptávka.

## **Summary**

This bachelor graduation theses deals with the motorcycle market research after the Czech integration into the European Union (2004). First of all, it concerns the assessment of the motorcycle imports and exports in thousands of CZK in the past ten years (2000 - 2009). This period has been intentionally chosen because of needful knowledge of the market prior Czech integration into the European Union. The part of the assessment is the prognosis of the future data values (2010 - 2014) based on current trend. For completeness's sake, the comprehensive history of the already extinguished Czech motorcyclemakers has been involved. So that more than hundred years long development of the motorcycle on the area of the current Czech Republic has been described. Thanks to the economic power and their number, the foreign motorcyclemakers (esp. Japanese) hold the major market share not only in the Czech Republic. The dominance of the foreign brands in the past years has caused the extinguishment of another group of Czech motorcyclemakers. Today, there are approximately only four functional companies existing. Proposals, recommendations and chances of change result from the market development analysis, which confirms threat of growing competition and decreasing supply of the Czech manufacturers.

**Keywords:** motorcycle, market, business, import, export, producer, sale, supply.

## Obsah

1. Úvod .....	4
2. Cíl práce a metodika .....	6
2.1 Cíl práce .....	6
2.2 Metodika .....	6
3. Literární rešerše .....	7
3.1 Historie motocyklů .....	7
3.1.1 První motocykl .....	7
3.2 Česká výroba .....	8
3.2.1 Předválečné období .....	9
3.2.2 Meziválečné období .....	10
3.2.3 Poválečné období .....	13
3.2.4 Situace po roce 1989 .....	15
3.2.5 Situace po vzniku České republiky .....	16
3.3 Zahraníční výrobci na českém trhu .....	18
3.4 Vstup České republiky do Evropské unie .....	20
4. Analýza vývoje trhu motocyklů v České republice .....	23
4.5 Import (dovoz) motocyklů do České republiky .....	24
4.6 Export (vývoz) motocyklů z České republiky .....	27
4.7 Souhrnná data a prognózy do budoucna .....	30
4.7.1 Souhrnná data dovozu a vývozu motocyklů .....	30
4.7.2 Trendové funkce a budoucí odhadované hodnoty .....	33
4.8 Čeští výrobci motocyklů (JAWA, STELLA a PRAGA) .....	36
5. Diskuze .....	39
6. Závěr .....	41
7. Seznam použitých zdrojů .....	43
7.1 Literatura .....	43
7.2 Internetové zdroje .....	43
8. Přílohy .....	44

## 1. Úvod

Dvě kola a motor. Základní součásti motocyklu jsou tak jednoduché; avšak jejich přitažlivost, stále silnější po více než 100 letech prudkého vývoje, se jen těžko vysvětluje. Částečně je to proto, že motocykly znamenají tolik možností pro tolik nejrůznějších lidí. Víc než jen pouhý prostředek transportu. [Brown, 2004]

Motocykly, lidově řečeno motorky jsou pro většinu svých uživatelů – jezdců, součástí životního stylu. Motorkáři jsou obecně považováni za osoby bez pudu sebezáchovy. Dalším častým označením bývá „dobrovolní dárci orgánů“. Toto označení si zasloužili díky určité sortě motorkářů, kteří svůj stroj chápou pouze jako prostředek k dosažení co nejvyšší možné rychlosti. V médiích se poté zveřejňují právě příběhy takovýchto jedinců, které bohužel nemívají šťastné konce. Do povědomí veřejnosti se tak vryl nelichotivý obraz o motorkářích. Ne všichni totiž patří do jednoho pytle. Většina z nich si uvědomuje svou zodpovědnost. Motocykl je v rukou zodpovědného jezdce nástrojem k uspokojení jeho potřeb v podobě uvolnění, přílivu adrenalinu, nepopsatelného pocitu moci nad silným strojem, bez většího ohrožení sebe i ostatních účastníků silničního provozu.

Dvoustopá motorová vozidla, jak jsou motocykly odborně nazývány, mají v dnešní době mnoho způsobů využití a je už na každém zvlášť, pro jaký typ stroje se rozhodne. Výrobci se snaží pokrýt poptávku a zároveň přicházet se stále novými technologiemi, neboť vývoj a pokrok určuje prožitek z jízdy. A prožitek z jízdy je určujícím faktorem spokojenosti zákazníků.

Majoritní podíl na trhu motocyklů mají v současnosti výrobci z Asie. Asijsí obchodníci mají obecně převahu a to nejen v tomto odvětví. I zde se prosadil trend moderní technologie spojené s rozumnou cenou, v porovnání nižší než v Evropě nebo kdekoliv jinde na světě. Japonsko je možné označit za největšího vývozce motocyklů. Každý již jistě slyšel o značkách Honda, Kawasaki, Suzuki či maloobjemové motocykly Kentoya. Ovšem i evropské značky (Ducati, Buell, Moto Guzzi, Aprilie – všechny z Itálie; BMW – Německo; KTM – Rakousko; Husqarna – Švédsko aj.) mají ve světě slušné obchodní postavení.

Ve Spojených státech se také již v počátcích motocyklů ve světě objevila řada značek, které si zvučné jméno a dobrou pověst zachovali dodnes. Jedná se především o firmy Harley – Davidson a Indian, známé i u nás. Ovšem dovoz nového či ojetého stroje z Ameriky si zvolí pouze opravdový zarputilec a příznivec výše zmíněných značek, neboť nabídka v kontinentálních podmínkách je opravdu velmi pestrá a hlavně zajímavá.

Na území dnešní České republiky vzniklo v průběhu století několik desítek společností zabývajících se výrobou motocyklů, jejichž velká část se dříve či později vlivem silné konkurence a jiných podmínek propadla v zapomnění. Dnes již sériově vyrábí pouze světoznámá a odborníky uznávaná JAWA. Minulý rok však vysvitlo světlo naděje v produkci českých motocyklů v podání nové firmy VM Motor, která převzala roku 1999 licenci od rozpadající se Pragy. Praga byla do roku 2005 jedinou českou továrnou na výrobu terénních motocyklů. Loni se podařilo vyrobit první prototyp terénního motocyklu české výroby, který již sbírá úspěchy v závodním poli. Očekává se přistoupení k sériové výrobě, neboť z hlediska poptávky by mohla být produkce strojů této firmy rentabilní.

Vývoz našich motocyklů je tedy logicky v porovnání s dovozem zahraničních strojů minimální a zanedbatelný. To se výrazně nezměnilo ani po vstupu České republiky do Evropské unie (2004). Situace na našem území jednoduše nahrává zahraničním výrobcům, neboť podmínky pro úspěch českých motocyklů jsou minimální. Je to dosti smutný fakt, vzhledem k tomu, že dřívější Československo bylo jednou z motoristických velmocí a dobrá pověst, nejen díky mnohým závodním úspěchům, předcházela samotné motocykly s českým srdcem.

## **2. Cíl práce a metodika**

### **2.1 Cíl práce**

Cílem této bakalářské práce je na základě analýzy zhodnocení vývoje trhu motocyklů v České republice po vstupu do Evropské unie (2004). Cílem je zároveň shrnutí vývoje trhu s dvoustopými motorovými vozidly v České republice z hlediska objemu dovozu a vývozu v tis. Kč v rozmezí uplynulých deseti let (2000 – 2009), a také prognóza budoucích hodnot. Současně se práce zabývá popisem vývoje spektra českých výrobců od dob motoristických počátků, přes expanzi české výroby až po nepříliš uspokojivou současnost v podobě absolutní převahy dovozu zahraničních strojů na naše území.

### **2.2 Metodika**

Bakalářská práce hodnotí údaje na základě analýzy trhu motocyklů v České republice po vstupu do Evropské unie. Data potřebná ke zpracování analýzy byla čerpána převážně z Českého statistického úřadu (ČSÚ) a ze statistik Sdružení automobilového průmyslu (SAP). Mezi potřebná data patří objemy dovozu a vývozu motocyklů v horizontu deseti let (2000 – 2009). Dále také hodnoty produkce českých výrobců. Záměrně je uvedeno celé desetiletí, tedy i pětileté období před vstupem České republiky do Evropské unie, aby byl co nejlépe analyzován vývoj po roce 2004 a hlavně dopad vstupu České republiky do Evropské unie na trh motocyklů. Byly použity odborné knihy, elektronické publikace a internetové zdroje.

Jako statistický nástroj pro analýzu vývoje trhu motocyklů je použito metody časových řad, která je pro analýzu desetiletého vývoje dovozu a vývozu, a následný odhad do budoucna optimální. Data byla zpracována pomocí statistického softwaru STATISTICA, jehož výstupy po zadání vstupních hodnot dokážou určit prognózu vývoje trhu v budoucích letech.

## **3. Literární rešerše**

### **3.1 Historie motocyklů**

Dnešní motocykly mají za sebou dlouhou cestu plnou vývoje a pokroku. Co je dnes, bude zítra minulostí a věda si ani v této oblasti techniky žádné hranice neklade. První motocykly byla v podstatě obyčejná kola, k nimž se jednoduše přimontovaly motory. Sloužily především jako levný a rychlý prostředek dopravy z jednoho místa na druhé. Tyto tzv. motorové dvojkolky spatřily světlo světa již více než před 110 lety.

Období zrodu motorismu, to znamená na přelomu 19. a 20. století, kdy na území dnešní České republiky bylo České království v rámci císařství a království Rakousko - Uherska, ovládaného Habsurky a soustředující na svém území 70% rakouského průmyslu. [Souček, Řepa. 2004]

#### **3.1.1 První motocykl**

Když německý technik a vynálezce Gottlieb Wilhelm Daimler roku 1885 zkoušel se svým synem Paulem dvoukolku s motorovým pohonem (o výkonu 0,37 kW), kterou sestrojil, zajisté netušil, že tím zahajuje vývoj motocyklu. Daimlerův motocykl se však ještě nenazýval motocyklem. Sám Daimler nazýval svůj stroj prostě bicyklem a nepomýšlel na jeho další zlepšování (bicykl mu sloužil jen jako testovací stroj pro jeho benzínový motor). Výsledek této zkoušky (Paul ujel více než 9 km) však dokázal, že benzínový motor je schopen pohánět vozidla. To, že po několika zkušebních jízdách Daimler věnoval pozornost čtyřkolovému vozidlu nikterak nezmenšuje jeho zásluhu, že byl prvním motocyklistou na světě.

[<http://www.quido.cz/objevy/motocykl.htm>, cit. 2.2.2010]

Motocyklové počátky, šly ruku v ruce s počátky automobilů. A to právě díky panu Daimlerovi. Poté co „vyzkoušel“ motor na bicyklu, namontoval jej roku 1886 do kočáru a na světě byl první automobil, který nebyl poháněn parou jako jeho předchůdci, ale fungoval právě díky benzínovému motoru. A to byl zlomový okamžik.

Ačkoliv jakéhosi vzdáleného předchůdce motocyklu sestrojil jako první v roce 1885 Němec G. Daimler, výroba použitelných strojů se rozběhla díky dalším průkopníkům, přičemž autorství myšlenky je nepřesně připisováno až bratrům Wernerovým – Rusům žijícím v Paříži – kteří svůj první stroj postavili v roce 1897. Jeden z jejich výrobků přivezl v roce 1898 do Mladé Boleslavi Václav Klement, spolujitel firmy Laurin & Klement (dnes Škoda), založené v roce 1895 pro výrobu jízdních kol. Ještě téhož roku firma L & K vyrobila motocykl vlastní a dokonalejší. A tak časopis Allgemeine Automobil Zeitung později, v roce 1904, napsal: „Možno vším právem označit firmu L & K za tvůrce motocyklu, ačkoliv nechceme snižovati zásluhy bratří Wernerů. Ti totiž k jízdnímu kolu připojili motor, zatímco u L & K postavili kolem motoru jízdní kolo. Myšlenka stejná, ale cesta rozdílná. Francouzi zdůrazňovali princip jízdního kola, Češi princip automobilu. A Češi měli pravdu.“ [Souček, Řepa. 2004]

Jízda na prvních motocyklech – nebo jak se tehdy říkalo – motorových dvoukolkách, byla sama o sobě velkým dobrodružstvím. První jezdci se museli na delší jízdy pečlivě připravit a přibalit i zásobu náhradních dílů. Vedle častých poruch, způsobovaných ještě nedokonalou technologií zpracování motocyklových součástí, se jezdci museli vyrovnávat s nevráživostí spoluobčanů, četníků, policistů, kteří nelibě nesli časté případy splašení potahů a projíždění obcí „dábelskou rychlostí“ nad 20 km/h. Rovněž nesnadný nákup paliva různé kvality – takzvaného lehkého, jinak lékařského neboli technického benzínu, kupovaného u drogistů, byl dosti náročný. [Souček, Řepa. 2004]

### **3.2 Česká výroba**

České motocykly byly již od svého zrodu považovány za jedny z nejlepších strojů. Díky svému kvalitnímu zpracování a odborníkům, kteří vývoji modernějších technologií zasvětili svůj život, se podařilo vepsat naše jméno do historie. Úspěchy strojů vyrobených na našem území v mezinárodních i tuzemských závodech, potvrdily sílu a konkurenceschopnost našich výrobců.

### 3.2.1 Předválečné období

Jak již bylo výše zmíněno, první motocykl společnosti Laurin & Klement, pojmenovaný „Slavia“ spatřil světlo světa roku 1895. Od té chvíle se společnost snažila vylepšovat a zdokonalovat své motocykly.

Motocykly Slavia, jako nevyzpytatelná novinka a hračka v očích české veřejnosti s nedostatkem finančních prostředků, však nešly na odbyt. Ani ve Vídni Václav Klement nepochodil, po dlouhé obchodní cestě po Německu dostal 35 objednávek. Až v Londýně uzavřel v létě roku 1900 s obchodníkem s automobily Hawetsonem smlouvu na 150 strojů. Tehdy začala být orientace mladoboleslavské firmy na motocykly perspektivní. V roce 1900 se typy A a B prodávaly za 420, respektive 445 zlatých. Továrna zaměstnávala už 68 zaměstnanců a vystavovala poprvé v zahraničí, ve Frankfurtu nad Mohanem. [Šuman-Hreblay, 2008]

A protože člověku je dána touha po soutěžení, tak samozřejmě hned s prvními motocykly a automobily přišly na svět i první závody. U nás v Čechách byl první závod odstartován v Poděbradech dne 31. srpna 1902. Byl to první distanční závod motocyklů, jehož trať vedla přes Mladou Boleslav, Turnov, Jičín a Hradec Králové zpět do Poděbrad. Celková trasa měřila 195km a poprvé tak na území dnešního Libereckého kraje bylo možné spatřit muže v kožených kombinézách na rychlých motocyklech. Závodu se zúčastnilo pět jezdců a kupodivu všichni se dostali až do cíle, z toho tři v předepsaném čase. Jako první projel trať tovární jezdec mladoboleslavské firmy L & K Narcis Podsedníček v čase 4:52,35 hod., druhý dojel Zahrádka a třetí Vondřich. Všichni na strojích z dílny L & K. [Kotrbaček, 2008].

Díky těmto sportovním úspěchům šly motocykly dobře na odbyt, v továrně 204 dělníků na 11 obráběcích strojích vyrábělo převážně motocykly. Na trh se dostal první dvouválec typu CC a vodou chlazený typ LW za 1300 korun, jehož motor mohl sloužit také jako stacionární pohonná jednotka. Z 34 závodů firma přivezla 32 zlatých medailí, z 87 startů 86 krát stroje dojely do cíle. [Šuman-Hreblay, 2008]

Firma se zúčastnila také mnoha zahraničních závodů, ve kterých pravidelně potvrzovala kvality svých strojů, díky skvělým umístěním jezdcům, jež stroje L & K sedlali. Již v době, kdy byl motocyklový sport tzv. „v plenkách“ si výrobci velmi dobře uvědomovali, že účast a úspěch na podnicích v tuzemsku i za hranicemi je výbornou příležitostí jak propagovat své výrobky.

V roce 1904 prodala firma L & K licenci na výrobu svých motocyklů do Německa a o rok později i do Francie. Motocykly se vyráběly v Mladé Boleslavi až do roku 1912, pak se plně věnovali výrobě automobilů, které se začaly vyrábět od roku 1905. [Jeremiáš, 2005]

Po mladoboleslavské společnosti Laurin & Klement se v období do první světové války prezentovalo na našem území ještě více než dvacet výrobců, ze kterých mezi nejvýznamnější patřili Jelínek, Kohout, Orion, Perun, Rösler & Jauernig, Torpedo, Vulkan, Walter a Zeus. [Šuman-Hreblay, 2008]

### **3.2.2 Meziválečné období**

Konec první světové války znamenal rozpad rakousko – uherského mocnářství a vznik řady nových států. Jedním z nich se stala Československá republika (ČSR), vyhlášená 28. října 1918 jako společný stát Čechů, Slováků a řady národnostních menšin, v jejímž čele stál prezident Tomáš Garrigue Masaryk. [Souček, Řepa. 2004]

S povolením dovozu motocyklů se v Československu začaly objevovat zahraniční značky (i jejich sportovní varianty) jako Indian, New Imperial, Frera, DKW, AJS, Douglas, Levis, Sunbeam, BMW, Brough Superior, Norton, ABC, Harley-Davidson a řada dalších. [Souček, Řepa. 2004]

V období mezi oběma světovými válkami vznikalo v českých zemích mnoho továren a dílen, které se zabývaly výrobou motocyklů, mnohé z nich měly později i svá závodní oddělení. Z těch mnoha si připomeňme třeba značky Grizzly, Ogar, Praga, Premier, Terrot, Velamos aj. Řada z nich ale poměrně brzy zanikla. Nejvýrazněji se v dalším období prosadily dvě značky, pražská Jawa a strakonická ČZ.

Továrna Jawa byla založena v roce 1919 Ing. Františkem Janečkem jako zbrojovka, od roku 1929 začala továrna také vyrábět motocykly. Prvním vyrobeným strojem byl pětistovkový motocykl Wanderer. Spojením jmen Janeček a Wanderer, byl položen základ pro vznik nové motocyklové značky JAWA.

Ve strakonících vyrobili svůj první motocykl v první polovině 30. let a tato značka po další desetiletí výrazně ovlivňovala vývoj motocyklů u nás. [Kotrbaček, 2008]

Velkosériově v té době vyráběly dvě výše zmíněné značky a také společnosti Ogar a Premier. Ty si právě svou velkosériovou výrobou a přijatelnými cenami vydobily vedoucí postavení na domácím trhu. Mezi dalšími přibližně devadesáti výrobci tohoto období stojí za připomenutí alespoň vyjímečné konstrukce značky BD, BV, Čechie, Itar, JFK, Mat, Praga, Terrot a Walter. Vzniklo také několik vlastních konstrukcí a pokusů o montáž zahraničních strojů. [Šuman-Hreblay, 2008]

Motocykly získávaly náklonnost široké veřejnosti. K jejich rozmachu dochází velmi výrazně ve druhé polovině 20. let dvacátého století. V roce 1930 bylo v naší republice registrováno 32 531 motocyklů převážně zahraniční výroby. Za rok 1929 bylo k nám dovezeno 6 620 strojů, o rok později již jen 4 500, převážně z Anglie, Francie a Belgie. Tehdy se začal otevírat prostor také pro domácí výrobce motocyklů, kteří by dokázali zacelit mezery v poptávce po tomto moderním jednostopém dopravním prostředku. [Kotrbaček, 2008]

Na oblíbenosti získávaly samozřejmě i motocyklové závody. O tom svědčí účast diváků v řádech desetitisíců. Rozdíl v závodním poli byl dán právě různorodostí značek, které se před válkou u nás neobjevovaly. Avšak stále v poli měli své místo i stroje předválečné české výroby.

Zpočátku pro nedostatek pohonných hmot, vysoké ceny vozidel a další nepříznivé okolnosti, nebyly do poloviny roku 1920 organizovány téměř žádné motoristické akce. Během krátkého období však vznikla nebo obnovila činnost řada regionálních motoristických sdružení, která v zápětí začala pořádat motocyklové závody. [Souček, Řepa. 2004]

### 3.2.2.1 ČZ

Velké úspěchy nejen na poli závodním ale především na domácím trhu získávala v meziválečném období již výše zmíněná Česká zbrojovka, a.s., Strakonice (později České závody motocyklové, n.p., Strakonice / později ČZ Strakonice, a.s., Strakonice), která se původně od svého zrodu (1919, založena Karlem Bublou) věnovala výrobě ručních zbraní a kulometů a to až do roku 1932, kdy byl namontován motor na bicykl a od té doby se společnost přeorientovala pouze na výrobu jednostopých vozidel. O rok později byl motor namontovaný do středu rámu, a tak se zrodil lehký motocykl ČZ 76, který dostal přezdívku „kaktus“.

Motocykly ČZ se brzy staly silnou konkurencí Jawy, hlavně po roce 1936. Tehdy se do výroby dostal typ Tourist s dvoudobým jednoválcovým motorem 247 cm<sup>3</sup> (67 x 70 mm) o výkonu 6,6 kW (9k) při 3800 ot/min s třístupňovou ručně řazenou převodovkou. Rám byl odvozen od typu 175, motocykl vážil 135 kg, měl pneumatiky 3,50 x 19, maximální rychlost 90 km/h a spotřebu 4l/100 km. Vyráběl se až do roku 1939. Od něj odvozený model 250 Sport (1937 – 1946) vážil o 20 kg méně, dosahoval rychlost 100 km/h a osvědčil se při různých závodech a soutěžích. [Šuman-Hreblay, 2008]

Tabulka č. 1: *Prodej motocyklů ČZ v letech 1932 - 1941*

Rok výroby	Počet motokol	Počet motocyklů	Prodáno celkem
1932	358	0	358
1933	761	0	761
1934	1069	0	1069
1935	943	1905	2848
1936	1077	2843	3920
1937	2064	4307	6371
1938	3745	6872	10617
1939	3213	7291	10504
1940	906	1712	2618
1941	165	1918	2083
Celkem	14301	26848	41149

Zdroj: Encyklopedie českých motocyklů od roku 1899 po současnost, vlastní

Z výše uvedené tabulky je dobře čitelný průběh výroby motocyklů ČZ v jejím počátku. Společnost se věnovala výrobě motocyklů, lépe řečeno motokol od roku 1932. Motocykly jako takové, se vyráběly od roku 1935. Počet vyrobených strojů díky rostoucí poptávce každým rokem stoupal. Rok 1940 však představoval razantní pokles výroby, a to jak motokol, tak i motocyklů. Důvodem byl počátek druhé světové války.

Právě „čézeta“, byla jako jedna z dominantních československých, později českých společností na trhu motocyklů až do roku 1997.

### **3.2.3 Poválečné období**

Druhá světová válka (1939 - 1945) skončila kapitulací Německa. Tehdy bylo Československo určeno do sféry vlivu Svazu sovětských socialistických republik (SSSR). Pro většinu motocyklových nadšenců, ať už z řad výrobců, závodníků či samotných motocyklistů, nastalo nepříliš spokojené období. Znárodňování začalo ihned po válce (velká část společností znárodněna nejpozději roku 1948, kdy k moci přišli komunisté). Pokrok a vývoj ve světě motocyklů tehdy ustal. Dovoz byl roku 1948 zakázán a hranice na západ byly občanům Československé republiky na dlouhá léta uzavřeny.

Výroba motocyklů navázala v roce 1945 na svoji předválečnou tradici a soustředila se do podniků Jawa Praha – Nusle a Týnec nad Sázavou (později Závody 9. května) a Česká zbrojovka (později České závody motocyklové) Strakonice. Ještě během války připravila Jawa velmi pokrokovou konstrukci motocyklu (250 "pérák"), takže rychlý rozvoj výroby trval až do roku 1960. Oproti roku 1948 (19 323 kusů) vzrostla výroba v roce 1960 na území Čech 15 x (na 288 254 kusů) a v celém Československu téměř 20 x (375 302 kusů). V roce 1961 zahraniční odbyt díky zavedení výroby motocyklů v ostatních „socialistických“ státech poklesl. [Šuman-Hreblay, 2008]

Změnám se nevyhnul ani vrcholný orgán motorismu – Autoklub republiky Československé, zrušený v roce 1952. Nejprve jej nahradil Dobrovolný svaz lidového motorismu (DSLML) a zakrátko Svaz pro spolupráci s armádou (Svazarm), pracující na stejném principu jako sovětský vzor DOSAAF.

V padesátých letech se státní orgány, ovládající veškerý znárodněný průmysl Československé republiky (ČSR), rozhodly investovat do vývoje a rozšíření sériové výroby obou motocyklových továren – Jawa a ČZ. Zároveň se připravovala rozsáhlá reorganizace výroby, která proběhla v polovině 50. let a v letech 1963 a 1964 (přestěhování továren viz. výše a také převzetí výroby motocyklů ESO v Divišově Jawou). [Souček, Řepa. 2004]

Po druhé světové válce motocykly vyvážely Československé závody kovodělné a strojírenské, po roce 1948 nazvané Kovo. Od roku 1951 pak podnik zahraničního obchodu Motokov, který do přelomového roku 1990 vyvezl do 120 zemí světa téměř 2,5 milionu motocyklů Jawa. Nejvíce, okolo dvou milionů, jich bylo vyvezeno do Sovětského svazu. Zbytek do evropských zemí, USA, Austrálie, několika států Asie a Afriky, a také na Nový Zéland.

Motocykly Jawa se montovaly hlavně v teritoriálně vzdálených zemích: v indickém městě Misore se od roku 1961 kompletovaly dvěstěpadesátky (po vypršení licenční smlouvy nazvané „Yezdi“, od slova jezdi, kterým je na výstupní kontrole vyprovázeli tam pracující českoslovenští technici) a Pionýry. V Turecku Jawy montovala firma Oto Celik. Roku 1963 byl uzavřen kontrakt mezi ČSSR a Egyptem na dodávku zařízení a technologií na výrobu typů Jawa 50/05 a 250/559. Firma Eltramco nedaleko Káhiry po ukončení výroby typu 05 roku 1984 přikročila k montáži Jawy 350 a ČZ 125, 175 a 250. [Šuman-Hreblay, 2008]

Nejpokrokovější konstrukcí, která vznikla ve vývoji Jawy, byla samočinná spojka pro motocykl JAWA Automatic; třecí spojka umožňující bezpečný plynulý rozjezd pouhým přidáním plynu. Nová konstrukce byla předmětem patentů v Československu i v zahraničí. Spojka této konstrukce se později objevila na lehkých motocyklech Honda a po vleklém sporu pan S. Honda podepsal s Jawou jednu z nejúspěšnějších aktivních licencí poválečného Československa.

Období prosperity ale nemělo dlouhého trvání. V letech 1963 a 1964 (v roce 1964 byl v JAWĚ vyroben miliontý motocykl v historii firmy) došlo pod heslem „Do socialismu nepojedeme motocyklem ale autem“ k reorganizaci, kdy základní závod Jawy v Praze na Pankráci byl převeden do ČKD Polovodiče.

Podnik pak přemístil své sídlo do Týnce nad Sázavou a kromě motorárny ztratil i výrobu sportovních motocyklů. Vývoj a výroba sportovních motocyklů se přestěhovaly do bývalé továrny Ogar ve Strašnicích. Výroba motorů JAWA byla z nejmodernějšího závodu na výrobu motocyklových motorů na světě převedena do ČZM Strakonice. Právě v této době, v době největšího rozmachu firmy a v době, kdy začaly vznikat nové supermoderní japonské motocyklové továrny, došlo k rozhodujícímu zhoršení výrobních podmínek pro naše motocykly. Byl tím položen základní kámen pozdější postupné stagnace až úpadku nejen firmy, ale i celého československého motocyklového průmyslu. [<http://www.jawa.eu/firma/80-let-vyroby-motocyklu-jawa/jawa-na-prelomu-tisicileti--pokus-o-zachranu.htm>, cit. 2.2.2010]

### **3.2.4 Situace po roce 1989**

Jak je obecně známo, dne 17. listopadu 1989 začal v Československé socialistické republice proces vedoucí k zásadním politickým změnám a demokratizaci společnosti podle západního vzoru. Tyto snahy se ihned projevíly také v motorismu, neboť již v prosinci 1989 se na různých místech republiky utvořilo několik skupin motoristů, usilujících o zrušení organizace Svaz pro spolupráci s armádou (Svazarm) pod níž pracoval Ústřední automotoklub Svazarmu (ÚAMK Svazarmu). Cílem bylo obnovení Autoklubu republiky Československé (AKRČS).

Záměr se podařilo uskutečnit a samostatná motoristická organizace s názvem Československý autoklub (ČSAK) začala fungovat již v roce 1990. Jak se však při zásadních politických změnách obecně stává, snahu o celkové ovládnutí vrcholných organizací má obvykle více zájemců. Tak zahájila činnost ještě organizace se staronovým názvem Ústřední automotoklub (ÚAMK). [Souček, Řepa. 2004]

V roce 1989 vznikla společnost Blata s. r. o., Blansko, jejímž zakladatelem byl pan Pavel Blata, což byl aktivní jezdec soutěží enduro (terénní motocykly) a Šestidenních soutěží (nejznámější podniky terénních motocyklů). Těžištěm činnosti firmy, jako jediného svého druhu v Čechách, je výroba minimotocyklů. Tedy zmenšených verzí silničních motocyklů, určených pro zábavu a závodění. Ceny těchto strojů se pohybují zhruba od 18 500 Kč (za minibike o výkonu 2,5 kW) až 73 200 Kč (závodní verze Origami B1). Společnost existuje i v současné době. [Šuman-Hreblay, 2008]

Roku 1971 zahájily výrobu lehkých, jednoduchých mopedů s označením Babetta Považské strojírny, n.p., v Považské Bystrici (později ZVL, k.p., a Mopedy, s.r.o. Kolárovo). Tyto spolehlivé motocykly si rychle získaly uznání a obdiv z řad jejich jezdců. I přesto se zanedbaný podnik rozhodl roku 1999 ukončit svou výrobu, vzhledem ke ztrátě konkurenceschopnosti.

V sedmdesátých a osmdesátých letech 20. století převažoval export do bývalého Sovětského svazu a nebyla vyžadována zásadní modernizace. Obě značky (Jawa i ČZ) však dosáhly značných mezinárodních úspěchů v motocyklových soutěžích, rychlostních závodech i na ploché dráze. Vývoj po roce 1990 byl charakteristický nejprve snahou o samostatnost a vzápětí o navázání spolupráce s renomovanými zahraničními podniky, která však nekončila vždy šťastně. [Šuman-Hreblay, 2008]

### **3.2.5 Situace po vzniku České republiky**

Po vzniku dvou samostatných států – České a Slovenské republiky (1.1.1993) se mnozí, do té doby domácí dodavatelé, najednou stali zahraničními – například pneumatiky, elektrické zařízení, řetězy a další komponenty pocházely z České republiky. Podnik zahraničního obchodu Motokov, který předtím realizoval celý export, zůstal také v Praze. Jeho postavení výlučného vývozce motorových vozidel, ale bylo v nové ekonomické situaci oslabeno. [Šuman-Hreblay, 2008]

Čeští výrobci překlenuli těžkou dobu spojenou s nahromaděním hotových motocyklů (neboť nebyl odbyt), se sklady plnými materiálu, se složitou privatizací pod vedením MSNMP (Ministerstvo pro správu národního majetku a jeho privatizaci) a postavili se na vlastní nohy. Výroba českých motocyklů stále pokračovala avšak měla po roce 1996 až do současnosti klesající křivku. Strmý pád v roce 1997, je způsoben ukončením výroby motocyklů značky ČZ. Společnost měla smlouvu s italskou Cagivou, a ta skončila právě roku 1997 (vzhledem k italské finanční krizi). Od té doby se firma věnovala montáži převodovek do automobilů Škoda Felicia a výrobě motocyklových řetězů.

V roce 1996 začala česká automobilka Praga se sídlem v Praze Hostivaři, známá především výrobou nákladních automobilů (např. V3S), plánovat výrobu motocyklů označovaných jako cross a enduro. Což jsou stroje určené pro závody v těžkém terénu, skoky a těžké podmínky (cross) a pro jízdu nejen po silnici ale i v terénu (enduro). Motocykly se začaly vyrábět o 3 roky později, tedy roku 1999. Praga byla jediná česká společnost na výrobu výše uvedených typů motocyklů.

V březnu roku 2005 se Praga z důvodu poklesu prodeje a nerentabilní výroby, rozhodla ukončit výrobu motocyklů. Tento krok společnost ukončila dobrovolně, narozdíl od předcházející likvidace výroby nákladních automobilů. Praga zřejmě doplatila na svou malosériovou výrobu, neboť po úspěchu (2.místo, Praga ED 250) v Motorcycle Cross Country závodech v USA nestačila pokrýt veškerou poptávku po jejích strojích.

Praga Hostivař se v současnosti soustředí na výrobu převodovek. Roční tržby firmy se pohybovaly kolem 350 miliónů korun. Polovinu akcií vlastní rakouská obchodní firma Grampelhuber.

[[http://exporter.ihned.cz/1-10083640-15843740-r00000\\_d-61](http://exporter.ihned.cz/1-10083640-15843740-r00000_d-61), cit. 23.2.2010]

Výroba motocyklů cross a endur byla přerušena, avšak nebyla ztracena. Technické know-how společnosti Praga a výrobu motocyklů, odkoupil roku 1999 podnikatel a úspěšný motokárový závodník Vladimír Vácha (Firma VM Motor, vznik 1992, sériová výroba a vývoj motokárových motorů). Ten převzal i povinnou výrobu náhradních dílů pro stroje Praga 610.

Loňského roku byl sestaven a veřejnosti představen jeden z prvních strojů z dílny VM Motor s označením VM 610F. Jedná se o velmi kvalitní motocykl s označením motocross, s cenou zhruba o 20 000 Kč nižší, než nabízí konkurence. Je zde tedy reálná vidina sériové výroby a konkurenceschopnosti. Což je veliké plus pro tuzemskou výrobu motocyklů. Úspěchy v závodním poli jen podtrhují přednosti a potenciál těchto strojů.

Dalším tuzemským výrobcem motocyklů, který zahájil svou činnost po vzniku České republiky je firma J. H. Pento, Březůvky (1997 – dodnes). Firmu založil Jaroslav Holík, když se ze spol. Pento Březůvky s.r.o., vyčlenila divize stavby malých motocyklů. Základem se staly minimotocykly Stella lotyšského závodu v Rize s motory Babetta z Kolárova. Firma však poslední 3 roky nevyrobila žádný motocykl (dle dostupných statistik).

Z tradičních výrobců dnes existuje pouze Jawa, přibylo (a často po chvíli zaniklo) několik malých firem. Více než stoleté dějiny výroby jednostopých motorových vozidel na našem území přinesly dvě stovky značek a množství zajímavých motocyklů, za kterými stáli skvělí a invenční lidé – konstruktéři, továrníci, dělníci i sportovci. Oni mají zásluhu na tom, že naše motocykly často udávaly směr vývoje, a že se Československo stalo aspoň na nějaký čas motocyklovou velmocí.

[Šuman-Hreblay, 2008]

### **3.3 Zahraníční výrobci na českém trhu**

Většina evropských značek zanikla již v minulosti díky japonským výrobcům (nejznámější Yamaha, Kawasaki, Suzuki, Honda a další), které však začali svou éru vývoje až po druhé světové válce. Dlouhou dobu se však nápadně podobaly evropským strojům.

Kvalitním dílenským zpracováním, moderním designem, povrchovou úpravou, dokonalou funkcí všech agregátů a hlavně přijatelnou cenou (to se týká především maloobjemových strojů) zaujali japonské značky potencionální zákazníky. V současné době jsou to právě výrobci z Asie, kteří zaujímají majoritní podíl na trhu motocyklů po celém světě.

Evropská Itálie svou cestu motocyklového sportu také zahájila později ale i přesto je dnes Japonsku velkou konkurencí a to i přesto, že se orientuje převážně na sportovní motocykly (Benelli, Gilera, Moto Guzzi, MV Augusta, Ducati a další). Německo se proslavilo značkami BMW (výrobce automobilů a motocyklů dodnes), DKW, NSU, Opel, Victoria a další. Ve Švédsku je známá společnost Husqvarna.

Je možné se domnívat, že úspěch zahraničních výrobců spočívá v jejich obchodní taktice. Velký počet zahraničních značek se nevěnuje pouze výrobě a prodeji motocyklů. Výroba automobilů a strojů je pro společnosti další možností jak znásobit svůj vliv na trhu a především svůj zisk. Například japonská Honda vyrábí krom velmi oblíbených motocyklů i automobily a různé motorové stroje (zahradní technika, průmyslové stroje, vodní čluny, sněhové frézy, samostatné motory). Podobně je tomu i u další japonské společnosti Suzuki, která má ve své nabídce motocykly a automobily. U českých značek je výroba a prodej motocyklů hlavním a často jediným příjmem.

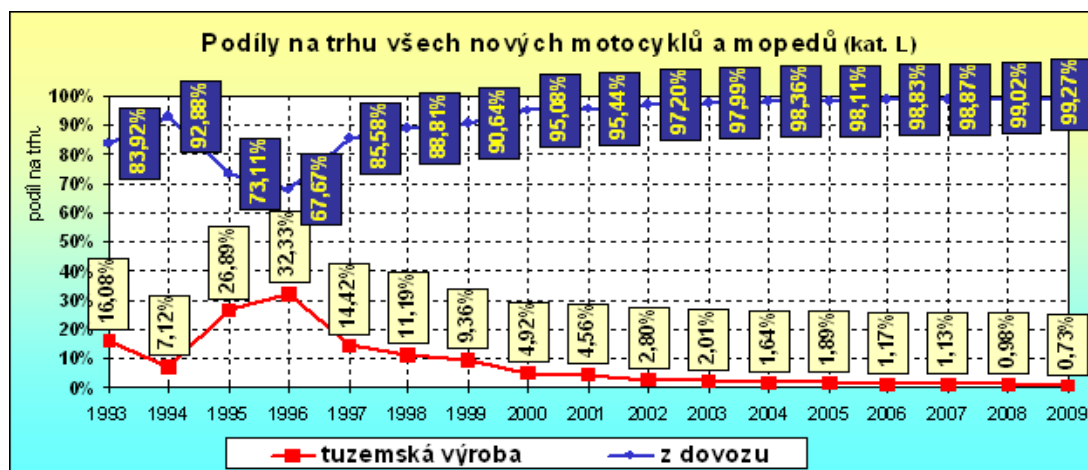
Reklama, propagace a marketing obecně je ze strany zahraničních značek dokonalým nástrojem k získání zákazníka. O českých strojích se v průběhu každodenního života nedostane do povědomí potenciálního zájemce v podstatě žádná informace. Kdežto v médiích různého typu je možné zaregistrovat nabídku ze strany zahraničních společností. Účast na letošních březnových výstavách motocyklů (Praha, Brno, Bratislava) hovoří za vše. Jediný český výrobce Blata s.r.o., v zastoupení autorizovaného dealera Attila SÁRKÁRNY, se účastnil výše uvedených výstav. Tento smutný fakt hovoří za vše.

Dalším důvodem silného obchodního postavení zahraničních výrobců je jejich časté splynutí v tzv. koncerny neboli holdingy. Výhodou holdingu je spojení výhod velkého podniku (postavení na trhu, ekonomická síla, aj.) s výhodami menších podniků tvořících holding (tradice, pružnost, aj.). Příkladem může být italský koncern Piaggio (Piaggio group), zahrnující vedle tzv. mateřské společnosti Piaggio méně známé značky i značky světoznámého jména (Aprilia, Moto Guzzi, Gilera, Derbi, Vespa).

Pro nastínění cenové relace nabídky motocyklů zahraničních výrobců je v přílohách této práce prostřednictvím obrázků s poznámkami uvedeno několik značek a typů strojů. Pro porovnání jsou také uvedeny i stroje české výroby včetně aktuálních prodejních cen (Jawa, Blata).

Majoritní podíl v prodeji nových motocyklů a dovozu v České republice po roce 1993 měli a stále mají právě zahraniční výrobci. Tento fakt znázorňuje následující graf.

Graf č. 1 : Podíly na trhu všech nových motocyklů a mopedů (1993 – 2009)



Zdroj: SAP (Sdružení automobilového průmyslu)

Poznámka: kategorie L = motocykly včetně mopedů, čtyřkolek a sněžných skútrů

### 3.4 Vstup České republiky do Evropské unie

Česká republika se vstupem do Evropské unie (1.5.2004) zavázala plnit všechny povinnosti a využívat práva spojená s tímto významným krokem. Jednotný vnitřní trh Evropské unie představuje volný pohyb osob, zboží, služeb a kapitálu. Prakticky toto nepředstavuje žádná omezení (žádné administrativní omezení dovozu a vývozu, žádné limitní kvóty), co se týká trhu s motocykly. Pro zboží dovážené po silnici (u motocyklů tzv. „po vlastní ose“, je však dovozce povinen zaplatit příslušnému celnímu úřadu clo, tak jak tomu bylo i před vstupem do Evropské unie.

Dne 21.12.2007 se Česká republika také připojila ke skupině zemí tzv. Shenghenské smlouvy. Stala se tak součástí Shenghenského prostoru, který zrušil vnější hranice naší země a vznikl tak volný pohyb osob bez celních kontrol.

Vstup České republiky do Evropského společenství, byl ostře sledovaný krok nejen politickými orgány, ale především širokou veřejností. Jak se tato skutečnost podepsala na různých hospodářských odvětvích včetně výroby motorových vozidel názorně ukazuje následující tabulka.

Tabulka č. 2: **Dopady jednotného trhu EU na hospodářská odvětví**

	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
otevření trhů	X	X	XXXX					
otevření veřejných zakázek		X						
náklady přizpůsob. se novým normám	+	-	+					
zkrácení dodac. lhůt a administrativy	X	X						
zvýšení obchodu uvnitř EU	XXX	X	XX					
více fúzí a akvizicí		XX	X					
úspory z velkovýroby	X	X	X					
zvýšení přeshraničních investic		X	X					
snazší hledání zdrojů		XX						
vyšší konkurence		XXX	X					
vyšší produktivita	XX	X	X					
změna výrobních nákladů	+	X						
vyšší koncentrace	X		X	+				
změna v zaměstnanosti		-	-	-	+			
nižší ceny		XX	X					
vyšší konkurenční schopnost	X		XX					
změna v ziskovosti	-	-	+					
lepší ekologické chování		X						
vyšší úroveň služeb		X						
Dopady jednotného trhu	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.

Vysvětlivky:

1. výroba strojů pro další výrobu
2. výroba léčiv
3. textilní a oděvní výroba
4. výroba stavebních zařízení
5. chemická výroba
- 6. výroba motorových vozidel**
7. výroba potravin
8. výroba telekomunikačních zařízení

*použité značky: X* zaznamenaný dopad, + jasné zvýšení, - jasné snížení

Zdroj: BusinessInfo

Z tabulky je zjevné, co se týká výroby motorových vozidel (6.), je zaznamenáno po vstupu do EU otevření trhů, vyšší konkurence a koncentrace (výrobců) a především nižší ceny. To vše je způsobeno přílivem nových, levnějších, v očích potencionálních zákazníků tak zajímavějších značek jak motocyklů tak automobilů z Asie.

Z této tabulky vyplývá mj., že většina sledovaných výrobních odvětví ocenila po zavedení svobod jednotného trhu v roce 1993 snazší a levnější přístup na trhy ostatních členských zemí EU, což přineslo i zvýšení vzájemného obchodu. Musela se však vyrovnat s vyšší konkurencí, což znamenalo zvýšení produktivity, nikoli však cen. Nutnou koncentrací výroby, vlnu fúzí a akvizic zřejmě nepřežily desítky do té doby samostatných firem prakticky ve všech sledovaných odvětvích. Harmonizace a zpřísnění předpisů chránících životní prostředí a zdraví spotřebitelů nejvíce dopadly na odvětví farmacie a chemie, v nichž se zvýšily náklady na přizpůsobení a poklesla ziskovost.

Tabulka neobsahuje důsledky změn, které evropskému podnikání přináší přechod na jednotnou měnu euro, zahájený v roce 1999. Na definitivní hodnocení je příliš brzy, ale první signály hovoří o úsporách z jakýchkoli finančních transakcí v rámci EU. Rovněž dochází k postupnému vyrovnávání cenových hladin volně obchodovatelných výrobků mezi jednotlivými státy EU. Efekt vyšší konkurence vedoucí ke snížení a postupnému vyrovnání cenových hladin přináší i probíhající liberalizace síťových odvětví (telekomunikací, energetiky) v rámci EU.

[[http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/podnikatelske-prostredi/firemni-strategie-pro-jednotny-trh/1000520/6665/#vstup\\_CR\\_do\\_EU](http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/podnikatelske-prostredi/firemni-strategie-pro-jednotny-trh/1000520/6665/#vstup_CR_do_EU), cit. 10.1.2010]

Otevření trhu přineslo řadu výhod, ale především otevřelo možnosti zahraničním výrobcům, kteří se okamžitě chopili příležitosti a svou výrobu orientovali právě na zahraniční (respektive tuzemské trhy). Příležitosti se skvěle ujala Čína a východní oblast vůbec, která orientovala svou výrobu převážně na lehké, malé motocykly, tzv. skútry či mopedy (do obsahu 50 ccm).

Podrobnější popis vývoje trhu motocyklů v České republice je uveden v následující kapitole.

## 4. Analýza vývoje trhu motocyklů v České republice

Trh motocyklů České republiky je z hlediska zahraničního obchodu definován převahou dovozu nad vývozem. Tato situace panuje na našem území již několik desítek let. Čeští výrobci měli ve světě vždy silné jméno, avšak nestačili se ubránit vlně přílivu levných, proto dostupnějších motocyklů z Asie. Postupně se počet tuzemských výrobců natolik zúžil, až zbyla jen hrstka těch, kteří bojují na poli silné konkurence.

Tato kapitola popisuje posledních deset let vývoje trhu motocyklů v České republice. Jedná se tedy o informace a data z roku 2000 (leden) – 2009 (prosinec). Aby se neupustilo od tématu této bakalářské práce, je dále vždy nastíněn průběh před (tedy 2000 – 2004) a po vstupu České republiky do Evropské unie (2005 – 2009).

Je také důležité znát (pro pochopení problematiky) systém rozdělení motocyklů do jednotlivých kubatur (tj. tříd dle objemu motoru, podobně jako u automobilů). Český statistický úřad (dále jen ČSÚ), eviduje 5 základních kategorií motocyklů, které jsou logicky řazeny od nejslabších po nejsilnější.

Kategorie motocyklů dle ČSÚ (zdroje pro data této bakalářské práce):

- 871110 – Motocykly, motor pístový do 50 cm<sup>3</sup> (kubických centimetrů),
- 871120 – Motocykly, motor pístový 50 – 250 cm<sup>3</sup>,
- 871130 – Motocykly, motor pístový 250 – 500 cm<sup>3</sup>,
- 871140 – Motocykly, motor pístový 500 – 800 cm<sup>3</sup>,
- 871150 – Motocykly, motor pístový nad 800 cm<sup>3</sup>.

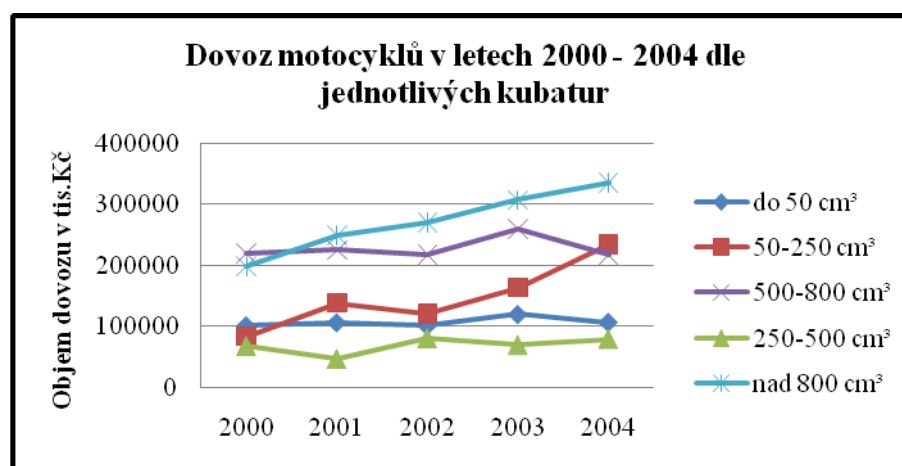
Motocykly do 50 cm<sup>3</sup> jsou obecně označovány jako mopedy. Jedná se o motocykly, jejichž stavba je trochu odlišná od klasických motocyklů. Posed na takovém stroji je daleko jiný, neboť nedosahují větších rychlostí a jsou určeny především jako dopravní prostředek do měst a rušných míst, kde je předností obratnost nežli síla a rychlost. Řidičské oprávnění skupiny AM, věk nad 15 let a menší obnos peněz (v porovnání s většími stroji), je klíčem k sedlání jednoho ze škály malých mopedů nebo skútrů.

Do další skupiny motocyklů řadíme širokou škálu motocyklů, stále ještě označovaných jako maloobjemové. K dostání jsou již v mnoha různých variantách např. enduro, sport, skútr, naked bike neboli naháč aj.. Osobě, která zatouží sedlat např. stroj o objemu 125 cm<sup>3</sup>, musí být nejméně 16 let a musí vlastnit řidičský průkaz skupiny A1.

Další třídy jednotlivých kubatur jsou specifické různou specializací (opět enduro, supermoto, naháč, cross, cestovní motocykly, cruiser a řada dalších). Síla a rychlost jsou hlavním společným znakem těchto motocyklů. Ovšem každý si může zvolit, zdali si vybere klidnou vyhlídkovou jízdu, nebo adrenalinové vzrušení v podobě mnoha silných koní ukrytých mezi předním a zadním kolem, ovládaných vlastním tělem. Ovšem na takové stroje je již zapotřebí dosažení věkové hranice 18 let (motocykly do 25 kW) nebo 21 let (motocykly nad 25kW). A peněžní částka nutná k zakoupení takového stroje je již v mnoha případech srovnatelná s koupí ojetého či menšího nového osobního automobilu.

#### 4.5 Import (dovoz) motocyklů do České republiky

Graf č. 2: Import motocyklů v letech 2000 – 2004 dle jednotlivých kubatur



Zdroj: ČSÚ, vlastní

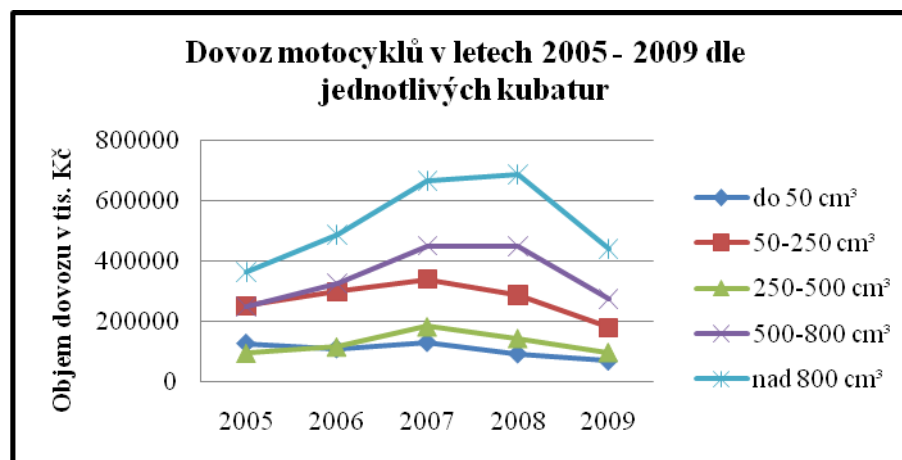
Graf č. 2 vystihuje dovoz motocyklů v letech 2000 – 2004 (tj. pětileté období před vstupem České republiky do Evropské unie). Z grafu je zřejmé, že nejvíce se k nám v tomto období dovážela nejsilnější kubatura (celkem 1.359.505 tis. Kč), největším dodavatelem bylo Japonsko (777.125 tis. Kč).

Japonsko bylo v tomto období největším dovozcem ve všech kubaturách, kromě té nejmenší (do 50 cm<sup>3</sup>). Objem dovozu z Japonska za výše uvedené období čítá 1.868.267 tis. Kč.

Kubatura do 50 cm<sup>3</sup> nezaznamenala žádné velké kolísání dovozu (celkem 532.851 tis. Kč). Nejvíce těchto malých motocyklů bylo dovezeno z Itálie (128.949 tis. Kč). Ovšem pozadu nezůstává ani Čína (116.774 tis. Kč).

Nejmenší objem dovozu zaznamenala kubatura 250 – 500 cm<sup>3</sup> (celkem 343.178 tis. Kč), kde si pozici hlavního dovozce zachovalo Japonsko (110.129 tis. Kč). Zajímavý poznatek je také z roku 2002, kdy se k nám dovezlo z Egypta větší množství motocyklů (35.221 tis. Kč). V tomto období je možné u kubatury 50 – 250 cm<sup>3</sup> spatřit růst dovozu (celkem 739.177 tis. Kč).

Graf č. 3: Import motocyklů v letech 2005 – 2009



Zdroj: ČSÚ, vlastní

Z grafu č. 3 je zřejmý průběh dovozu motocyklů po vstupu do Evropské unie. Tedy období mezi lety 2005 a 2009. Největším dovozcem je opět Japonsko s objemem dovozu 2.618.782 tis. Kč.

Na první pohled je jasné, že prvenství si zachoval dovoz nejsilnějších motocyklů nad 800 cm<sup>3</sup> (celkem 2.638.592 tis. Kč), z toho dovoz z Japonska 1.110.440 tis. Kč.

Nejméně se dovezlo malých motocyklů a mopedů s objemem do 50 cm<sup>3</sup> (celkem 525.017 tis. Kč), nejvíce z Číny (341.593 tis. Kč). Itálie se posunula na pomyslné druhé místo (61.911 tis. Kč).

Kubatura 50 – 250 cm<sup>3</sup> měla dovoz ve výši 1.352.001 tis. Kč, nejvíce z Číny (480.401 tis. Kč). Kubatura 250 – 500 ccm<sup>3</sup> zaznamenala celkový dovoz 631.402 tis. Kč, nejvíce z Japonska (252.597 tis. Kč). A poslední kubatura 500 – 800 ccm<sup>3</sup> zaznamenala celkový objem dovozu 1.744.643 tis. Kč, nejvíce opět z Japonska (1.048.833 tis. Kč).

Tabulka č. 3: **Import motocyklů do České republiky v letech 2000 – 2009**

Kubatura	do 50 cm <sup>3</sup>	50 - 250 cm <sup>3</sup>	250 - 500 cm <sup>3</sup>	500 - 800 cm <sup>3</sup>	nad 800 cm <sup>3</sup>
2000	100579	83164	67844	219123	198070
2001	105747	137798	46600	224771	249090
k <sub>i</sub> ' [%]	105,14	165,69	68,69	102,58	125,76
2002	100624	120617	80416	217070	270174
k <sub>i</sub> ' [%]	95,16	87,53	172,57	96,57	108,46
2003	119559	163120	69397	259285	306788
k <sub>i</sub> ' [%]	118,82	135,24	86,30	119,45	113,55
2004	106342	234478	78921	217127	335383
k <sub>i</sub> ' [%]	88,95	143,75	113,72	83,74	109,32
2005	126394	250359	93639	248969	362751
k <sub>i</sub> ' [%]	118,86	106,77	118,65	114,67	108,16
2006	108949	297505	115178	325003	485607
k <sub>i</sub> ' [%]	86,20	118,83	123,00	130,54	133,87
2007	130140	339403	182639	449977	665598
k <sub>i</sub> ' [%]	119,45	114,08	158,57	138,45	137,07
2008	91884	286417	143385	447095	686455
k <sub>i</sub> ' [%]	70,60	84,39	78,51	99,36	103,13
2009	67650	178317	96561	273599	438181
k <sub>i</sub> ' [%]	73,63	62,26	67,34	61,19	63,83
Průměrný koeficient růstu dovozu 2000 - 2009	<b>0,96</b>	<b>1,09</b>	<b>1,04</b>	<b>1,02</b>	<b>1,09</b>

Zdroj: ČSÚ, vlastní

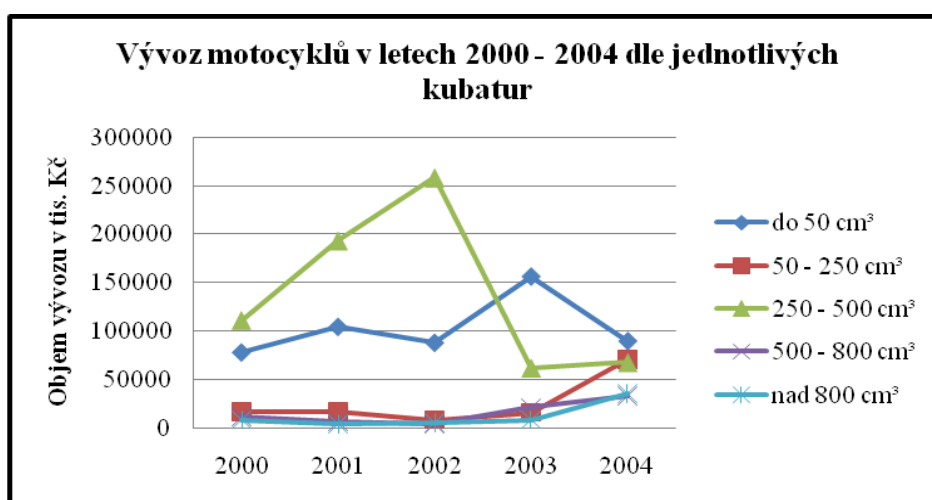
Poznámka: tabulka č. 3 obsahuje hodnoty objemu dovozu z grafu č. 2 a 3

V předchozí tabulce jsou zachyceny konkrétní hodnoty dovozu motocyklů do České republiky v souhrném období (2000 – 2009), včetně koeficientů růstu (k<sub>i</sub>'), které znázorňují procentuální změnu (pokles či růst) objemu dovozu jednotlivých kubatur v porovnání s předešlým rokem. Poslední řádek tabulky vystihuje průměrný koeficient růstu dovozu za celé sledované období (2000 – 2009).

A právě zde je zjevné, že nejmenší průměrný koeficient růstu dovozu mají motocykly o objemu do 50 cm<sup>3</sup> (0,96), dále motocykly 500 – 800 cm<sup>3</sup> (1,02) a motocykly o objemu motoru 250 – 500 cm<sup>3</sup> (1,04). Oproti tomu, nejvíce v tomto období rostl zájem o nejsilnější kubaturu, tj. nad 800 ccm<sup>3</sup> (1,09) a kubaturu 50 - 250 cm<sup>3</sup> (1,09).

#### 4.6 Export (vývoz) motocyklů z České republiky

Graf č. 4: Export motocyklů v letech 2000 – 2004



Zdroj: ČSÚ, vlastní

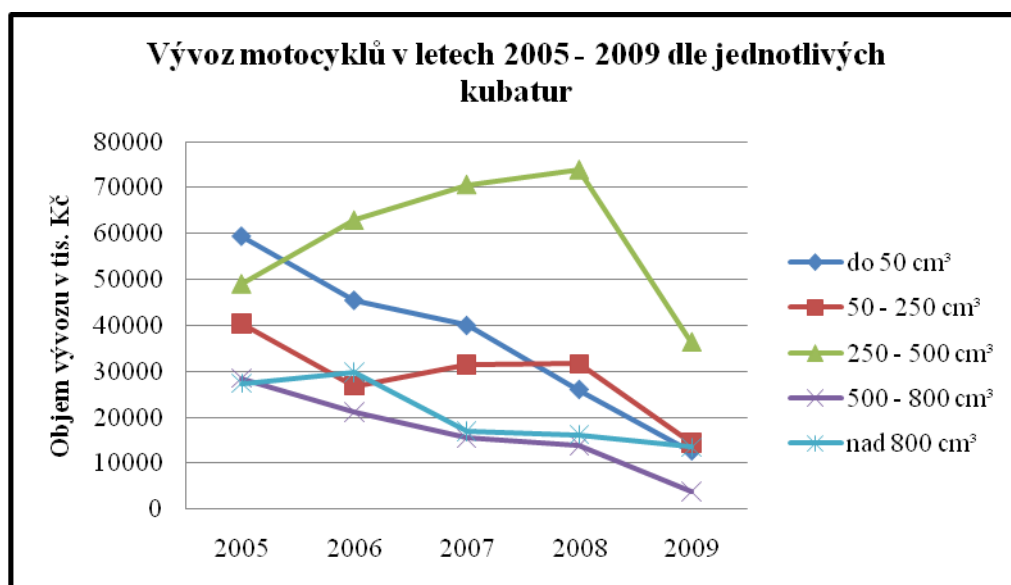
Graf č. 4 znázorňuje vývoz motocyklů z České republiky v pětiletém období před vstupem do Evropské unie. V porovnání s dovozem se pohybuje v malých číslech. Na první pohled je zřejmé, že nejvíce se exportovalo motocyklů, které jsme za stejné období nejméně importovali. To znamená kubatura 250 – 500 cm<sup>3</sup>, kde celkový vývoz představuje sumu 692.793 tis. Kč. Tento trend je pak znatelný i v dalším pětiletém období, tedy po vstupu do Evropské unie. Zajímavostí je, kam se nejvíce vyváží české motocykly této kubatury. Jedná se o Spojené Arabské Emiráty (146.738 tis. Kč), Kubu (122.227 tis. Kč) a Egypt (78 808 tis. Kč).

A naopak nejméně bylo vyváženo motocyklů s objemem nad 800 cm<sup>3</sup> (celkem 62 789 tis. Kč) a to nejvíce do Holandska (13.195 tis. Kč) a Slovenska (13.159 tis. Kč.) – tedy kubatura, kterou v daném období nejvíce dovážíme. Další kubatura silnějších motocyklů 500 – 800 cm<sup>3</sup>, byla vyvážena nejvíce do Slovenska (15.806 tis. Kč), a celkový objem vývozu činil 76.859 tis. Kč.

Vývoz malých motocyklů a mopedů měl klesající tendenci. Celkem se motocyklů do 50 cm<sup>3</sup> vyvezlo za 517.475 tis. Kč, nejvíce do USA (18.852 tis. Kč).

Zbývá ještě kubatura 50 – 250 cm<sup>3</sup>, kde se vyvezlo za 129.796 tis. Kč, z toho nejvíce do Slovenska (24.474 tis. Kč).

Graf č. 5: Export motocyklů v letech 2005 - 2009



Zdroj: ČSÚ, vlastní

Grafem č. 5 je vystižen vývoj vývozu motocyklů za posledních pět let, který potvrzuje, že vývoz motocyklů, a to ve všech kubaturách, má stále klesající tendenci. Prvenství v objemu si opět zachovala kubatura 250 – 500 cm<sup>3</sup> (celkem 292.790 tis. Kč), nejvíce na Kubu (94.333 tis. Kč). Nejméně se v tomto období vyvážela kubatura 500 – 800 cm<sup>3</sup> (celkem 82.778 tis. Kč), z toho nejvíce do Slovenska (31.964 tis. Kč). Druhý nejmenší objem vývozu zaznamenala nejsilnější kubatura nad 800 cm<sup>3</sup> (celkem 103.869 tis. Kč), nejvíce opět do Slovenska (32.265 tis. Kč).

Naopak druhý největší objem vývozu motocyklů je u nejmenší kubatury do 50 cm<sup>3</sup> (celkem 183.592 tis. Kč), nejvíce opět do Slovenska (40.503 tis. Kč). A poslední zbývající kubatura 50 – 250 cm<sup>3</sup> (celkem 144 935 tis. Kč), nejvíce opět k našim sousedům do Slovenska (50 200 tis. Kč). Slovensko tedy můžeme v tomto období označit za největšího odběratele motocyklů z České republiky (celkový objem přijatých motocyklů – 154.932 tis. Kč.)

Tabulka č.4: **Export motocyklů z České republiky v letech 2000 – 2009**

Kubatura	do 50 cm <sup>3</sup>	50 - 250 cm <sup>3</sup>	250 - 500 cm <sup>3</sup>	500 - 800 cm <sup>3</sup>	nad 800 cm <sup>3</sup>
2000	78232	16842	111286	11326	8705
2001	104637	17178	193337	6376	3982
k <sub>i</sub> <sup>‘</sup> [%]	133,75	102,00	173,73	56,30	45,74
2002	88237	8638	258420	4643	5531
k <sub>i</sub> <sup>‘</sup> [%]	84,33	50,29	133,66	72,82	138,90
2003	156392	16125	61943	21357	8622
k <sub>i</sub> <sup>‘</sup> [%]	177,24	186,68	23,97	459,98	155,89
2004	89977	71013	67777	33157	35949
k <sub>i</sub> <sup>‘</sup> [%]	57,53	440,39	109,42	155,25	416,95
2005	59492	40424	49011	28489	27401
k <sub>i</sub> <sup>‘</sup> [%]	66,12	56,92	72,31	85,92	76,22
2006	45487	26855	62888	21174	29838
k <sub>i</sub> <sup>‘</sup> [%]	76,46	66,43	128,31	74,32	108,89
2007	39998	31545	70648	15449	16939
k <sub>i</sub> <sup>‘</sup> [%]	87,93	117,46	112,34	72,96	56,77
2008	26018	31657	73903	13855	16204
k <sub>i</sub> <sup>‘</sup> [%]	65,05	100,36	104,61	89,68	95,66
2009	12597	14454	36340	3811	13487
k <sub>i</sub> <sup>‘</sup> [%]	48,42	45,66	49,17	27,51	83,83
Průměrný koef. růstu vývozu 2000 - 2009	<b>0,82</b>	<b>0,98</b>	<b>0,88</b>	<b>0,89</b>	<b>1,05</b>

Zdroj: ČSÚ, vlastní

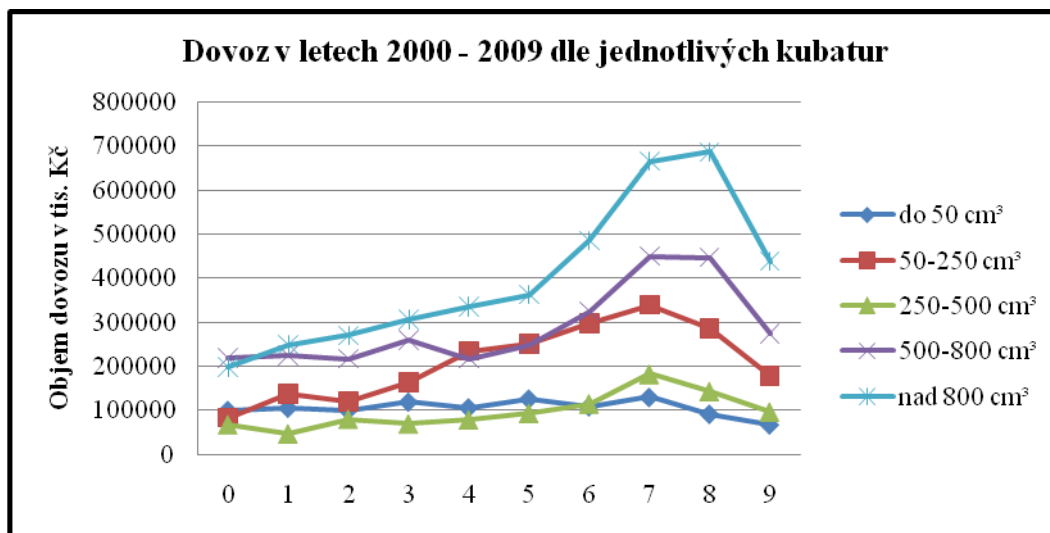
Poznámka: tabulka č. 4 obsahuje hodnoty objemu dovozu z grafu č. 4 a 5

Z výše uvedené tabulky je patrné jasné stanovisko – vývoz motocyklů z České republiky byl v uplynulých deseti letech velmi malý. Průměrný koeficient růstu vývozu byl větší než jedna pouze u kubatury nad 800 cm<sup>3</sup>. Což znamená, že pouze vývoz této kubatury se každým rokem průměrně o 5% zvětšoval. A to díky sousednímu Slovensku, které je od roku 2004 naším hlavním odběratelem uvedené kubatury. Průměrný objem vývozu do Slovenska od roku 2004, představuje sumu 10.611 tis. Kč/rok. Vývoz všech ostatních kubatur se zmenšoval a to nejvíce u maloobjemových motocyklů do 50 cm<sup>3</sup>, kde se každoročně objem vývozu klesal v průměru o 18%.

## 4.7 Souhrnná data a prognózy do budoucna

### 4.7.1 Souhrnná data dovozu a vývozu motocyklů

Graf č. 6: Dovoz motocyklů dle jednotlivých kubatur v letech 2000 – 2009



Zdroj: ČSÚ, vlastní

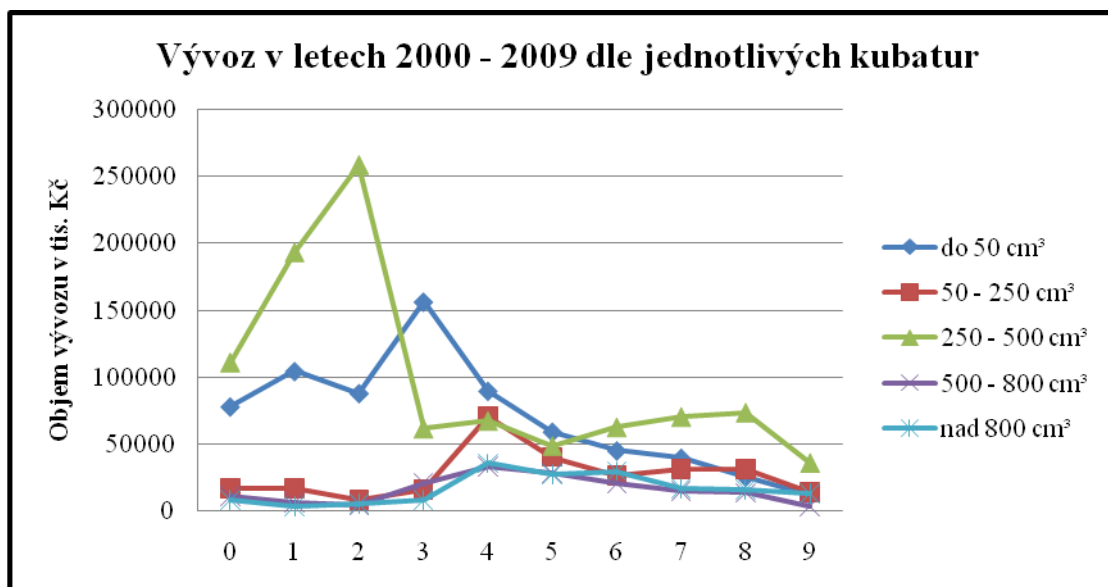
Poznámka: osa x: 0 = rok 2000, 1 = 2001, 2 = 2002, 3 = 2003, atd.

Grafem č. 6 je vystižen celý průběh dovozu motocyklů sledovaného desetiletého období. S použitím zjištěných meziročních indexů v daném období lze usoudit, že všechny kubatury měly až do roku 2007 rostoucí tendenci dovozu. Od roku 2007 až do roku 2009 pak všechny křivky klesají. Rapidní změnu je možné sledovat v roce 2009, kdy MI u všech kubatur představuje nejvyšší absolutní hodnotu. Faktory, mající vliv na tuto skutečnost jsou těžko popsateľné. Jedná se zřejmě o pravidelné kolísání koupěchtivosti zákazníků nebo o přesícení trhu dovezeným zbožím.

Největší zájem ze strany poptávky je sledován u nejsilnější kubatury nad 800 cm<sup>3</sup>. Trend oblíbenosti velmi silných strojů nejen u začínajících motorkářů a také velká skupina tzv. harley – motocyklistů (obsah motoru např 1300 cm<sup>3</sup> avšak malý výkon motoru) je příčinou takovéto skutečnosti.

Menší motocykly do 50 cm<sup>3</sup> a do 250 cm<sup>3</sup> nezaznamenaly tak rychlý růst avšak zachovaly si stálost v dovezeném množství. To je způsobeno stálým zájmem ze strany poptávky, vzhledem k mnohostrannosti a lepší využitelnosti těchto strojů na našich silnicích.

Graf č. 7: Vývoz motocyklů dle jednotlivých kubatur v letech 2000 – 2009



Zdroj: ČSÚ, vlastní

Poznámka: osa x: 0 = rok 2000, 1 = 2001, 2 = 2002, 3 = 2003, atd.

Graf č. 7 je znázorněním vývozu motocyklů v letech 2000 -2009. Jedná se tedy o souhrnný graf, kde je vystižen vývoj produkce českých motocyklů – respektive jejich prodej do zahraničí. I bez použití spočtených MÍ lze usoudit, že až na některé extrémy je vývoz všech kubatur klesající.

Maximální vývoz za dané období u kubatury 250 – 500 cm<sup>3</sup> v roce 2002 je zapříčiněn jednorázovým vývozem do Spojených Arabských Emirátů ve výši 123 556 tis. Kč. Je zajímavostí, že právě tato kubatura se nejvíce vyvážela do tak vzdálených zemí jako například právě zmíněné SAE, Kuba a Egypt. Vysvětlením této skutečnosti, je fakt, že česká společnost JAWA vyváží nezkompletované motocykly právě do těchto zemí a po zkompletování jsou na místě dále distribuovány.

Je logické, že vzhledem k nepřebornému spektru nabídky motocyklů různé kubatury a různého typu zahraničních výrobců, jsou silnější české stroje vyváženy v zanedbatelném množství. Právě motocykly JAWA s obsahem 350 cm<sup>3</sup> jsou určeny speciálně pro trh v tak specifických lokalitách, kde jsou často užívány i jako služební stroje a stroje státních orgánů.

Hodnota celkového dovozu motocyklů do České republiky (celkem 11.003.792 tis. Kč) za referenční období 2000 – 2009, naprosto převyšuje hodnotu celkového vývozu motocyklů do zahraničí (celkem 2.287.646 tis. Kč). Dovoz v tomto období tedy byl 4,81x větší než vývoz. Každým rokem dovoz stoupal průměrně o 42.836,4 tis. Kč a vývoz klesal průměrně o 16.189,1 tis. Kč. Průměrný koeficient růstu za sledované období představuje hodnotu 1,052 u dovozu a 0,892 u vývozu. Hlavním důvodem těchto skutečností je nepoměr mezi počtem zahraničních výrobců, respektive jejich široké nabídky a počtu českých výrobců.

Bilance zahraničního obchodu s motocykly je tak tedy ve všech deseti uplynulých letech záporná. Klesala od roku 2000 až do roku 2007. Od roku 2007 je křivka bilance rostoucí. To vypovídá o možnosti zlepšení situace českých výrobců na trhu motocyklů.

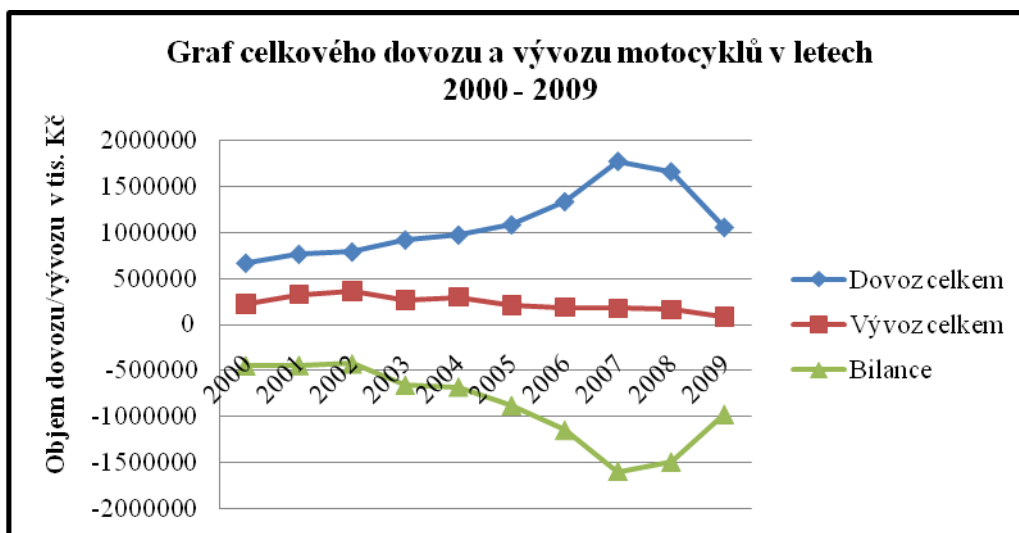
Tabulka č. 5: **Celkový dovoz a vývoz motocyklů v letech 2000 – 2009 [tis. Kč]**

	Dovoz celkem	Koef. růstu [%]	Vývoz celkem	Koef. růstu [%]	Bilance
2000	668780	-	226391	-	-442389
2001	764006	114,23	325510	143,78	-438496
2002	788901	103,25	365469	112,28	-423432
2003	918149	116,38	264439	72,36	-653710
2004	972251	105,89	297873	112,64	-674378
2005	1082112	111,3	204817	68,76	-877295
2006	1332242	123,11	186242	90,93	-1146000
2007	1767757	132,69	174579	93,74	-1593178
2008	1655236	93,63	161637	92,59	-1493599
2009	1054308	63,7	80689	49,92	-973619
<b>Celkem</b>	<b>11003742</b>		<b>2287646</b>		
Prům. absolutní přírůstek	42836,4		-16189,1		
Prům. koeficient růstu	1,052		0,892		

Zdroj: ČSÚ, vlastní

Následující graf č. 8 vychází z hodnot tabulky č. 5. Je tedy grafickým vyjádřením vývoje trhu motocyklů v České republice v letech 2000 – 2009.

Graf č. 8: Znáornění celkového dovozu a vývozu v letech 2000 - 2009



Zdroj: ČSÚ, vlastní

#### 4.7.2 Trendové funkce a budoucí odhadované hodnoty

Tvorba trendových funkcí vychází z principů a procedur regresní analýzy, tedy vztahu závislé a nezávislé proměnné. Za závisle proměnnou je v jednotlivých případech volen objem dovozu či vývozu motocyklů v tis. Kč. Nezávisle proměnná představuje časovou proměnnou  $t_i$ , která je přiřazena jednotlivým rokům ( $t_1=2000$ ,  $t_2=2001$ ,  $t_3=2002$  až  $t_{10}=2009$ ).

Stupeň přiléhavosti trendové funkce se vyjadřuje pomocí indexu korelace ( $I$ , v programu STATISTICA-R), přičemž index determinace ( $I^2$ , v programu STATISTICA-R2) udává kvalitu regresního modelu, přesněji vyjádřeno udává kolik procent rozptylu závisle proměnné je vysvětleno modelem a kolik zůstalo nevysvětleno. Oba tyto indexy nabývají hodnot od nuly do jedné. Blíží-li se zjištěná hodnota 0 není kvalita regresního modelu dobrá. Je-li naopak blíže k 1, je možné označit daný regresní model za statisticky významný. Proto je nutné nalézt optimální regresní funkci ( $R$  blížíci se 1), která průběh závislosti vystihuje nejlépe.

Vývoj dovozu motocyklů vystihuje nejlépe parabola jejíž obecný tvar vypadá takto:  $y' = a + bx + cx^2$ . Index korelace má v tomto případě hodnotu 0,8048 a index determinace 0,6477. Použití kvadratické funkce bylo v tomto případě tedy optimální řešením, neboť právě tato funkce vystihuje průběh závislosti z 80,48%. Dále bylo dosaženo téměř 65% vysvětlení hodnot časové řady.

Tabulka č.6: **Tabulka koeficientů trendové regresní funkce pro dovoz motocyklů do České republiky v letech 2000 - 2009**

Výsledky regrese se závislou proměnnou : Dovoz v tis. Kč (Tabulka č. 6)						
R= ,80476781 R2= ,64765122 Upravené R2= ,54698015 F(2,7)=6,4333 p<,02597 Směrod. chyba odhadu : 2514E2						
N=10	Beta	Sm.chyba beta	B	Sm.chyba B	t(7)	Úroveň p
Abs.člen			372858,9	295676,5	1,261037	0,247696
ti	1,576955	1,000995	194540,3	123487,0	1,575391	0,159165
V1**2	-0,813842	1,000995	-8895,0	10940,5	-0,813033	0,442970

Zdroj: vlastní, STATISTICA

Z tabulky č. 6 lze odvodit parametry kvadratické regresní trendové funkce pro dovoz motocyklů do České republiky:  $y = 372858,9 + 194540,3x - 8895x^2$

I pro vývoj exportu motocyklů je nejvhodnější zvolit parabolou, neboť index korelace má hodnotu 0,8829 a index determinace 0,7795. Opět je tedy dosaženo vysoké přiléhavosti trendové funkce a zároveň vysvětlení hodnot časové řady.

Tabulka č. 7 **Tabulka koeficientů trendové regresní funkce pro vývoz motocyklů z České republiky v letech 2000 – 2009**

Výsledky regrese se závislou proměnnou : Vývoz v tis. Kč (Tabulka č. 7)						
R= ,88291732 R2= ,77954300 Upravené R2= ,71655528 F(2,7)=12,376 p<,00503 Směrod. chyba odhadu : 45541,						
N=10	Beta	Sm.chyba beta	B	Sm.chyba B	t(7)	Úroveň p
Abs.člen			262942,4	53562,61	4,90907	0,001735
ti	0,79934	0,791786	22583,4	22370,00	1,00954	0,346332
V1**2	-1,64355	0,791786	-4113,9	1981,90	-2,07575	0,076564

Zdroj: vlastní, STATISTICA

Parametry trendové regresní funkce ve sloupci B v tabulce č. 7 tvoří kvadratickou regresní trendovou funkci:  $y = 262942,4 + 22583,4x - 4113,9x^2$

Dále je uvedena prognóza hodnot objemu dovozu a vývozu motocyklů. Dosazením  $x = 11$  (rok 2010) do jednotlivých trendových funkcí získáme cílové hodnoty. Program STATISTICA však umožňuje jednoduchým krokem zadání cílové nezávisle proměnné výpočet objemu dovozu a vývozu v libovolném budoucím období. Výstup takového kroku je uveden v následujících tabulkách.

Tabulka č. 8: **Výstup předpovědi dovozu motocyklů do České republiky v roce 2010 po zadání vstupních hodnot**

Proměnná	Předpovězené hodnoty (Tabulka proměnné: Dovoz v tis. Kč)		
	B-váž.	Hodnota	B-váž. * Hodnota
ti	194540,3	11,0000	2139943
V1**2	-8895,0	121,0000	-1076291
Abs. člen			372859
Předpověď			1436511
-95,0%PL			518796
+95,0%PL			2354226

Zdroj: STATISTICA, vlastní

Interpretace hodnot v tabulce č. 8:

- Objem dovozu v roce 2010 = 1.436.511 tis. Kč
- S 95% pravděpodobností se bude objem vývozu v tomto roce pohybovat mezi 518.796 – 2.354.226 tis. Kč

Tabulka č. 9: **Výstup předpovědi vývozu motocyklů z České republiky v roce 2010 po zadání vstupních hodnot**

Proměnná	Předpovězené hodnoty (Tabulka proměnné: Vývoz v tis. Kč)		
	B-váž.	Hodnota	B-váž. * Hodnota
ti	22583,35	11,0000	248417
V1**2	-4113,93	121,0000	-497785
Abs. člen			262942
Předpověď			13574
-95,0%PL			-152673
+95,0%PL			179821

Zdroj: STATISTICA, vlastní

Interpretace tabulky č.9:

- Objem vývozu v roce 2010 = 13.574 tis. Kč
- S 95% pravděpodobností se bude objem vývozu v tomto roce pohybovat mezi -152.673 a 179.821 tis. Kč

Je důležité si uvědomit, že uvedené budoucí hodnoty jsou spočteny na základě aktuálního stavu trhu motocyklů. Jsou tedy předpovědí stavu bez jakéhokoliv zásahu a změny. Jednoduše vysvětleno jedná se o budoucnost za současného trendu.

#### 4.7.2.1 Předpovězené hodnoty dovozu a vývozu motocyklů v letech 2010 – 2014

Stejným postupem jako v předchozí kapitole (pomocí program STATISTICA) byly zjištěny budoucí hodnoty dovozu a vývozu motocyklů.

Tabulka č. 8: **Dovoz a vývoz motocyklů dle trendů v letech 2010 - 2014**

ti	Rok	Objem dovozu v tis. Kč	Objem vývozu v tis. Kč
11	2010	1436511	13574
12	2011	1426467	-58463
13	2012	1398633	-138728
14	2013	1353009	-227221
15	2014	1289596	-323841

Zdroj: STATISTICA, vlastní

Poznámka: ti = časová proměnná, vstupní údaj do programu STATISTICA

Tabulka č. 8 je jasným znázorněním dopadu současné situace na trhu motocyklů v České republice v budoucím pětiletém období. Při zachování současného trendu je zde jasný konec výroby a prodeje českých motocyklů a to již příští rok (2011). Je pravděpodobné, že výroba nezanikne již tak brzy. Ovšem s předpokladem akutního nezlepšení současné situace je takováto prognóza velmi přesná. Objem dovozu v budoucím období klesá. Není to však žádný rapidní pokles. Dovoz se v tomto období zmenšuje hlavně díky posledním třem sledovaným letem (2007, 2008 a 2009) kdy se jeho hodnota začla snižovat (1.767.757, 1.655.236, 1.054.308 tis. Kč). Dá se však očekávat jiný vývoj, neboť spektrum zahraničních výrobců zahrnuje trh motocyklů neustále novými stroji, které lákají potencionální kupce.

#### 4.8 Čeští výrobci motocyklů (JAWA, STELLA a PRAGA)

Právě tyto tři výrobci motocyklů jsou v podstatě jediní, kterým se podařilo alespoň malou částí zasáhnout do statistik trhu s motocykly na našem území v nedávné době. Jejich vznik a popis je uveden v literární rešerši této práce. V přílohách této bakalářské práce – tabulka č. 1 je uveden výčet všech výrobců motocyklů působících na území dnešní České republiky od roku 1899 po současnost. Jedná se celkem o 204 výrobců.

Tabulka č. 9: Výroba, tuzemský prodej a export motocyklů české výroby  
v letech 2000 - 2009

	JAWA (JAWA Moto s.r.o., Týnec nad Sázavou)				STELLA (PENTO s.r.o., Březivky)				PRAGA (PRAGA a.s., Praha)					
	Obsah motoru do 50 cm <sup>3</sup>		Obsah motoru nad 50 cm <sup>3</sup>		Obsah motoru do 50 cm <sup>3</sup>		Obsah motoru nad 50 cm <sup>3</sup>		Obsah motoru do 50 cm <sup>3</sup>		Obsah motoru nad 50 cm <sup>3</sup>			
	Výroba	Export	Výroba	Export	Výroba	Export	Výroba	Export	Výroba	Export	Výroba	Export		
2000	55	37	3651	278	3373	53	51	0	0	0	0	92	51	34
2001	184	70	4991	271	4720	60	57	0	0	0	0	73	59	29
2002	42	25	7718	267	7451	37	30	0	0	0	0	83	44	27
2003	22	8	2088	241	1847	16	15	1	0	0	0	59	29	22
2004	112	94	1656	138	1518	17	14	0	0	0	0	0	0	0
2005	174	83	1429	242	1187	4	2	0	0	0	0	0	0	0
2006	118	2	893	216	677	4	2	0	0	0	0	0	0	0
2007	135	54	2005	102	1903	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2008	149	43	1412	102	1310	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2009	65	32	477	58	419	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Celkem</b>	<b>1070</b>	<b>466</b>	<b>26320</b>	<b>1915</b>	<b>24405</b>	<b>191</b>	<b>171</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>307</b>	<b>183</b>	<b>112</b>

Zdroj: SAP ( Statistika automobilového průmyslu), vlastní  
Poznámka: všechny hodnoty jsou v kusech

V současné době se však také tržně projevuje společnost Blata, s.r.o., která se věnuje převážně výrobě malých motocyklů (tzv. minibike). Se svými minibiky se účastní závodů různého druhu včetně Mistroství Evropy Minibiků. Představila se na motocyklových výstavách konaných během března tohoto roku v Bratislavě, Brně a Praze. Zde uvedla novinku ze své produkce motocyklů. Jedná se o terénní motocykly – první homologované stroje uzpůsobené k provozu na pozemních komunikacích. Jedná se o motocykly Blata Motard 125 a Blata Enduro 125. Ceny těchto strojů se pohybují okolo 75 000 Kč včetně DPH. Což je v porovnání s nejbližší konkurencí velmi přijatelná cena. V předchozí tabulce není uvedena společnost Blata, s.r.o., jelikož hodnoty její produkce nebyly ve statistických pramenech nalezeny.

Tabulka č. 8 je odpovědí na otázku – Proč se pohybuje objem vývozu motocyklů z České republiky v tak malých číslech? Je to jednoduchá, avšak velmi zneklidňující odpověď. Jak je vidno, důsledkem součtu několika faktorů (ustupující tradice českých motocyklů, příliv japonských strojů atd.), došlo v průběhu uplynulého desetiletí k zániku produkce dalších dvou českých výrobců.

Společnost PRAGA, jako jediný český sériový producent terénních motocyklů, prodala svůj poslední stroj roku 2003. Nerentabilita výroby a malý zájem ze strany poptávky, byl spouštěcím mechanismem zániku sekce výroby motocyklů v této společnosti s dlouholetou tradicí. Technické know – how na výrobu motocyklů převzal již roku 1999 podnikatel Vladimír Vácha a roku 2009 vyrobila jeho společnost VM Motor první motocykl s označením cross (tedy také terénní), na základě strojů Praga. Sériová výroba je v očekávání, neboť se předpokládá zájem o stroje z dílny výše uvedené společnosti nejen díky rozumné ceně ale především díky kvalitnímu zpracování. Výrobce Pento, se svými maloobjemovými stroji STELLA se držel na trhu o něco déle. Konkrétně do roku 2006, kdy byly vyrobeny pouhé čtyři kusy.

A jedna z nejznámějších, nejdéle na trhu českých výrobců motocyklů působící - JAWA, je i dnes v podstatě jediným statisticky průkazným výrobcem. Její výroba je hlavní složkou vývozu motocyklů z České republiky. Jedná se především o stroje s označením JAWA 350. Své prvenství si utvrdila po zániku jejího největšího rivala (na poli konkurence), strakonické ČZ (čézety).

Struktura složení vozového parku v České republice ke dni 31.12.2009 naznačuje, že i přes dlouhodobou nadvládu dovozu nad vývozem motocyklů je v naší zemi registrováno 478.052 ks motocyklů značky JAWA a na 65.230 ks značky ČZ, což je z celkového počtu 903.346 ks registrovaných motocyklů více než 50%, stroje české výroby mají tedy stále převahu.

Průměrný rok výroby (1978), tedy průměrné stáří motocyklů 32 let. Tehdy měli obě továrny velkou poptávku, díky silnému obchodnímu postavení. Stroje slouží jak je vidno dodnes, staly se veterány a většina z nich má několikanásobně vyšší cenu, než za jakou byly kdysi pořízeny. [www.autosap.cz]

## 5. Diskuze

Analýzou časových řad hodnot exportu a importu motocyklů České republiky byl vystižen průběh vývoje trhu motocyklů na našem území za uplynulých deset let. V pětiletém období před vstupem České republiky do Evropské unie (2000 – 2004), byl zjištěn v obou složkách zahraničního obchodu (dovoz, vývoz), podobný vývoj jako v pětiletém období po vstupu do Evropské unie (2005 – 2009). Tento fakt je podložen koeficienty růstu, znázorňujícími změnu hodnot mezi jednotlivými roky.

Export má od roku 2000 až do roku 2009 klesající tendenci. Pouze nejsilnější motocykly (nad 800 cm<sup>3</sup>) měli průměrný koeficient růstu ve výši 1,05 což znamená, že jediná tato kubatura se vyvážela každým rokem průměrně o 5% více. Ostatní kubatury mají koeficient růstu menší než jedna. Jsou tedy vyváženy každým rokem v menším a menším počtu. Nejvíce se vyváží do sousedního Slovenska.

Vzhledem k malému počtu výrobců na našem území lze předpokládat, že se situace v budoucnosti nijak závratně nezmění. I přesto, že motocykly české výroby jsou v porovnání s konkurencí levnější a to i náhradní díly, má pozice zahraničních výrobců velký vliv na trh motocyklů.

Import motocyklů je v moci Japonska jako největšího importéra motocyklů do České republiky. Největší průměrný koeficient dovozu má opět nejsilnější kubatura (nad 800 cm<sup>3</sup>) a to 1,09, stejně tak je tomu u motocyklů o objemu 50 – 250 cm<sup>3</sup>. U motocyklů do 50 cm<sup>3</sup> je spočten jediný koeficient růstu menší než jedna (0,89), což vypovídá o současném trendu oblíbenosti silnějších motocyklů.

Koeficienty růstu roku 2009 u všech kubatur, u dovozu i vývozu, jasně ukazují, že poptávka po motocyklech klesá, a to nejen v České republice. Všechny tyto indexy jsou v absolutní hodnotě největší, v porovnání s ostatními. To znamená, že zásadní pokles vývozu a dovozu za uplynulých deset let je právě v roce 2009. Od toho se odvíjí prognózy budoucích hodnot objemu dovozu i vývozu. Pro rok 2010 je stanovena hodnota ve výši 1.436.511 tis. Kč pro dovoz, a 13.574 tis. Kč pro vývoz. V letech dalších pak dovoz stále pomalu klesá. Vývoz je v roce 2010 poslední kladnou predikovanou hodnotou. Další hodnoty vývozu jsou již dle programu STATISTICA záporné tudíž v reálu představují nulový export motocyklů české výroby.

Tyto skutečnosti jsou dopadem nepříznivé situace v podobě silné konkurence díky velkému počtu zahraničních výrobců a malého počtu domácích výrobců motocyklů. Možností jak zabránit dalšímu poklesu české produkce, respektive vývozu motocyklů do zahraničí je změna obchodní politiky výrobců českých motocyklů. Bylo by vhodné zavést podobné systémy prodeje, reklamy a marketingu obecně jako je tomu u konkurence.

Jelikož je každý český výrobce vázán převážně pouze na zisk z produkce svých motocyklů, není jednoduché udržet výrobu rentabilní, není-li momentálně očekávaný odbyt. Příklad je možné si vzít právě od konkurence. Zahraniční značky nejsou orientovány pouze na výrobu motocyklů ale také na automobily a různé motorové stroje (zahradní technika, sněhové frézy, průmyslové stroje, aj.). Tak se stávají pružnější aktuálnímu stavu poptávky po jednotlivých segmentech výroby. Neočekává se, že existující české společnosti na výrobu motocyklů přistoupí k výrobě automobilů téže značky (JAWA, BLATA, apod.), ale je možné pro zlepšení vlastní situace přistoupit k rozvoji jiných výše zmíněných možných produkčních jednotek.

Vznikem nových společností by trh nemusel být tak jednoznačný. Ovšem je nutné přihlídnout k špatným podmínkám pro potenciální investory do tohoto odvětví. Tudíž by se opět mělo čerpat z konkurenčních postupů. Firmy se spojují v holdingy či koncerny v různých odvětvích a to i v motocyklovém průmyslu (Piaggio – Itálie). Tím se stávají silnějšími a méně zranitelnějšími vůči změnám na trhu. Proto by se při rozhodování o vzniku nových společností mělo hledět dopředu a spojit sílu více možných podnikatelských subjektů.

Marketing a reklama by měla být na lepší úrovni, aby se společnosti dostaly do povědomí veřejnosti, neboť zájem o motocykly je rostoucí a současné ekonomické podmínky vedou většinu potencionálních kupců ke koupi levnější varianty dvoustopého motorového vozidla. České motocykly jsou nejen levnější, ale i výhodnější díky snadné dostupnosti levných náhradních dílů a servisu.

Česká republika má potencionál uspět na trhu motocyklu větší mírou než je tomu v současné době. Bylo by vhodné přimět český trh motocyklů k lepším výsledkům. Tomu by přispěla pomoc ze strany státu např. v podobě různých dotací a úlev. Česká historie motocyklů si nezaslouží upadnout v zapomnění.

Závěrem lze říci, že vstup České republiky do Evropské unie nijak neovlivnil vývoj trhu motocyklů. Počet výrobců českých motocyklů se zmenšoval v průběhu několika desetiletí a tak byl předpokládán dopad v podobě nízké produkce, potažmo malého vývozu.

## **6. Závěr**

Výroba a produkce motocyklů na území dnešní České republiky nebyla nikdy tak malá a zanedbatelná jako je tomu dnes. V průběhu vývoje si trh s motocykly prošel všemi stádii. V počátcích motocyklové výroby se stroje z dílen českých výrobců stávaly velmi rychle oblíbenou komoditou. Bylo to zapříčeno kvalitním zpracováním, dobrou reputací a především úspěchy v závodech různého typu. Naše stroje měly dlouho dobu věhlasný charakter. S povolením dovozu (ze strany státu) ve dvacátých letech 20. století se na trh velmi rychle dostaly zahraniční značky. V té době však nebyla konkurence tak veliká. Postupem času a díky komunistickému režimu, kdy byla řada českých továren znárodněna, později zrušena, se výroba českých motocyklů začala orientovat klesajícím směrem. Především nerentabilita výroby z důvodu minimální poptávky vedla řadu z posledních českých výrobců v posledních deseti letech k ukončení výroby motocyklů.

Jedním z mála výrobců, kteří vydržely na poli silné konkurence je společnost JAWA. Tato společnost existuje již přes 90 let a výrobě motocyklů se věnuje přes 80 let. I dnes je její produkce hlavní složkou vývozu motocyklů z České republiky.

Dovoz motocyklů je dnes pro většinu potenciálních koupěchtivých zákazníků jasnou volbou. Potkáme-li na silnici motorkáře je z 99% jisté, že sedlá stroj zahraniční výroby. Trh je ovlivňován především konkurencí mezi zahraničními výrobci, kteří se snaží co nejvíce přizpůsobit svou nabídku poptávce zákazníků.

Do budoucna by se mělo zamezit dalšímu zániku domácích výrobců. Trh by byl o dost chudší. Není cílem získat majoritní podíl na trhu ale udržet tradici české výroby alespoň v takové míře, jako je tomu dnes. A tak by bylo vhodné začít u existujících výrobců motocyklů. Příkladem by měla být konkurenční strategie zahraničních výrobců, neboť ta je ověřená a není složitá. Jedná se o to, aby český výrobce nebyl závislý pouze na výrobě a produkci motocyklů, jelikož v případě momentálního nedostatku odbytu se tak stává výroba nerentabilní. Zahraniční výrobci mají v mnoha případech ve svém výrobním programu zahrnuty i automobily a různé motorové stroje. Stávají se tak pružnější na aktuální stav poptávky a jejich obchodní postavení není tolik ohroženo.

Dále je možné shledat, že řada z nich se sdružuje v tzv. koncerny neboli holdingy a svou sílu tak podpoří ještě více, stejně jako omezí zranitelnost. Reklama a marketing je v rukou zahraničních výrobců dokonalým nástrojem pro získání zákazníka. O českých výrobcích se obyčejný neznalý člověk v průběhu života ani nedoví. To je velká škoda. Neboť vzhledem k ekonomickému trendu šetřit, se dnes potenciální zájemce rozhoduje převážně mezi cenově levnějšími stroji. Česká výroba je obecně levnější, přesto neméně kvalitní než zahraniční produkce. Přičteme-li k tomu dobrou dostupnost levných náhradních dílů a servisu, je zde velký potenciál pro získání většího podílu na trhu.

## 7. Seznam použitých zdrojů

### 7.1 Literatura

1. BROWN, Roland. *Encyklopedie motocyklů: Kompletní kniha o motocyklech a jejich jezdcích*. 1. vydání. Praha: Svojtka & Co., 2004. 256 s. ISBN 80-7237-477-X
2. JEREMIÁŠ, Ján. *Klasické motocykly: Od A po Z*. 1. vydání. Brno: CP Books, 2005. 376 s. ISBN 80-251-0575-X
3. KOTRBÁČEK, Jaroslav. *Na motorce okolo Liberce: Historie motocyklových okruhů Liberecku*. 1. vydání. Jičín: vlastní náklad, 2008. 127 s.
4. KYNCL, Jan, et al. *Historie dopravy na území České republiky*. 1. vydání. Příbram: Kořínek Vladimír, 2006. 146 s. ISBN 80-903184-9-5
5. SOUČEK, V. – Řepa, K. *100 let českého motocyklového sportu*. 1. vydání. Praha: GT CLUB – Motormedia, 2004. 384 s. ISBN 80-902516-8-4
6. ŠUMAN – HREBLAY, Marián. *Encyklopedie českých motocyklů: Od roku 1899 po současnost*. 3. vydání. Brno: Computer Press, 2008. 160 s. ISBN 80-251-0821-X
7. ZAVŘEL, Z. – VALÍK ml., L. *Historie motocyklových závodů 1950 – 2002*. 1. vydání. Praha: Computer Press, 2002. 157 s. ISBN 80-7226-599-7

### 7.2 Internetové zdroje

<http://www.jawa.eu/> - stránky společnosti JAWA Moto spol. s.r.o.

<http://www.praga.cz/> - stránky společnosti Praga Hostivař a.s.

<http://www.blata.cz/> - stránky českého výrobce motocyklů, minibiků, čtyřkolek a skútrů  
Blata spol. s.r.o

<http://www.kawasaki.cz/> - stránky japonského výrobce motocyklů Kawasaki

<http://www.suzuki.cz/moto.aspx> - stránky japonského výrobce motocyklů Suzuki

<http://moto.honda.cz/> - stránky japonského výrobce motocyklů Honda

<http://www.ducati-czech.cz/> - stránky italského výrobce motocyklů Ducati

<http://www.piaggio.com/> - stránky italské společnosti Piaggio

<http://www.motoprestige.cz/> - stránky dealerů italských značek Vespa, Piaggio,  
MV Agusta, Gilera, Cagiva aj.

<http://www.autosap.cz/> - Sdružení automobilového průmyslu České republiky

<http://www.czso.cz/> - Český statistický úřad

## 8. Přílohy

Obrázek č. 1: **Motocykl Gottlieba Daimlera – první na světě**



Zdroj: <http://www.quido.cz/objevy/motocykl.htm>

Obrázek č. 2: **Motocykleta bratří Wernerů a mladoboleslavská Slavia**



Zdroj: <http://www.quido.cz/objevy/motocykl.htm>

Obrázek č. 3: **ČZ 76 (1933)**



Zdroj: <http://www.autogallery.org.ru/k/ca/cz76f.jpg>

Obrázek č. 4: **Jawa 250 zvaná "pérák" z roku 1946**



Zdroj: <http://www.jawa.eu/firma/80-let-vyroby-motocyklu-jawa/historie.htm>

Obrázek č. 5: **Praga BD 350 (1927)**



Zdroj:

[http://www.praga.cz/vismo/dokumenty2e714.html?id\\_org=600000&id=1047&p1=1001&grafika=1](http://www.praga.cz/vismo/dokumenty2e714.html?id_org=600000&id=1047&p1=1001&grafika=1)

Obrázek č. 6: **JAWA 50 Robby (2009)**



Zdroj: <http://www.jawa.eu/motocykly/jawa-50/jawa-50-robbly.htm>

Poznámka: Cena 29.990 Kč, český výrobce, kubatura do 50 cm<sup>3</sup>

Obrázek č. 7: **JAWA 250 (2009)**



Zdroj: <http://www.jawa.eu/motocykly/jawa-250.htm>

Poznámka: Cena 64.990 Kč, český výrobce, kubatura 50 – 250 cm<sup>3</sup>

Obrázek č. 8: **JAWA 650 Style (2009)**



Zdroj: <http://www.jawa.eu/motocykly/jawa-650/jawa-650-dandy.htm>

Poznámka: Cena 149.900 Kč, český výrobce, kubatura 600 – 800 cm<sup>3</sup>

Obrázek č. 9: **BLATA 125 Motard (2009)**



Zdroj: [http://www.blata.cz/admin/upload/r2063-2009-11-03-14-56-06-Motard\\_001.jpg](http://www.blata.cz/admin/upload/r2063-2009-11-03-14-56-06-Motard_001.jpg)

Poznámka: Cena 74.999 Kč, český výrobce, kubatura 50 – 250 cm<sup>3</sup>

Obrázek č. 10: **Ducati 848 (2009)**



Zdroj: [http://www.ducati-czech.cz/?menu=2010\\_848](http://www.ducati-czech.cz/?menu=2010_848)

Poznámka: Cena 379.000 Kč, italský výrobce, kubatura nad 800 cm<sup>3</sup>

Obrázek č. 11: **Honda CBR 1000RR Fireblade Repsol Replica (2009)**



Zdroj: [http://honda-moto.autojarov.cz/motorky/supersport/cbr1000rr-fireblade-repsol-replica/#telo\\_ps\\_obsah](http://honda-moto.autojarov.cz/motorky/supersport/cbr1000rr-fireblade-repsol-replica/#telo_ps_obsah)

Poznámka: Cena 379.000 Kč, akční cena 299.000 Kč, japonský výrobce, kubatura nad 800 cm<sup>3</sup>

Obrázek č. 12: **Kawasaki ER - 6n (2008)**



Zdroj: <http://www.kawasaki.cz/product.asp?Id=340449C444A>

Poznámka: Cena 139.000 Kč, japonský výrobce, kubatura 500 – 800 cm<sup>3</sup>

Obrázek č. 13: **Suzuki B – King ABS (2009)**



Zdroj: <http://www.suzuki.cz/moto/touring.aspx>

Poznámka: Cena 292.340 Kč, japonský výrobce, kubatura 500 – 800 cm<sup>3</sup>

Obrázek č. 14: **Piaggio Power NG 50 (2009)**



Zdroj: [http://www.motoprestige.cz/detail\\_motocykly/nrg\\_power\\_50\\_sleva](http://www.motoprestige.cz/detail_motocykly/nrg_power_50_sleva)

Poznámka: Cena 49.900 Kč, italský výrobce, kubatura do 50 cm<sup>3</sup>

Obrázek č. 15: **Vespa (Piaggio) LX 125 IE (2009)**



Zdroj: [http://www.motoprestige.cz/detail\\_motocykly/vespa\\_lx\\_125](http://www.motoprestige.cz/detail_motocykly/vespa_lx_125)

Poznámka: Cena 83.800 Kč, italský výrobce, kubatura do 50 cm<sup>3</sup>

Tabulka č. 1: **Kompletní přehled všech výrobců motocyklů působících na území dnešní České republiky od roku 1899 po současnost**

Název	Období výroby	Název	Období výroby	Název	Období výroby	Název	Období výroby
ABL	1936	Fisher	1912	Mat	1929-1930	Rulliers	1924-1929
Aeros	1927-1929	Fišer	1936	Mařha	1925	Růžička	1924
Agon	1938	FKZ	1931-1936	MB	1928	RV	1962
Ahoj	1935	Frontcar	1961, 1967, 1970	MBH	1984	Sagitta	1928-1930
Ahra	1965-1973	Gelatka	1978	MBS	1980-1985	Satan	1927-1930
Achilles	1904-1914, 1936-1942	GH	1924-1925	MBŽ	1984-1985	S-Fortis	1929-1931
Alfa	1927	Goodal	1999	MC	1924-1927	Scheufler	1921
AM	1925	Grizzly	1925-1932	MER	1987-1988	Schmidt	1901
AMA	1974-1980	GRS	1979-1986	Merfait	1905-1914	Silia	1970-1972
Avia	1927	Gruss	1950	Meteor	1909-1912	Sirocco	1925-1929
AVON	1929-1934	HAMPL	1934	MGS	1992	Skaut	1925
Aza	1924-1925	Haná	1935	Mikulášek	1927	Sko	1924-1925
Babetta	1971-1999	Hausman	1948	MKZ	1942	Slavia	viz. Laurin & Klement
BAF	1927-1930	HEHA	1968	MOK	1982-1986	Smetana	1913
Barry	1932-1938	Hermann	1904	Moped-Slovakia	1995-1999	Speciál	1928
Barthlme	1934-1936	H.P.	viz. Pavlíček	Morava	viz. Eisler	Sport	1925
BCY	1931	Hurikan	1947-1948	Motík	1937, 1939, 1944	Stadion	1956-1964
BD	1926-1929	Hykati	1970-1980	Moto Yuropa	1992-1996	Stefanie	1903-1904
Bekamo	1925-1929	HZK	1991	MP	1992	Stella	viz. Pento
Benthama	1974	Ideal	1926	MTX	1977-1989	Stemp	1970-1972
Beta	1981-1986	Itar	1920-1930	Navrátil	1907	STP	1926-1934
Bezděz	1923-1926	JAC	1929-1932	Neco	1923-1927	Svoboda	1925
Blata	1989-dodnes	Jaguar	1939	NF	1925	Škoda	1910-1913
Bohemia	1984-1987	JAPO	1967-1968	Ogar	1934-1948	Špička	1930
Böhmerland	viz. Čechie	Jaro	1926-1927	Orion	1902-1914, 1922-1933	Štísko	1946-1947
Brillant-Alcyon	1932	JAW	1939	Orlice	1904-1908	Tatran	1964-1984
Březina	1927	Jawa	1929-dodnes	Ošťádal	1930	Terrot	1933-1936
BRŠ	1969	Jaweso	1997-1999	Pauer	1964-1968	Torpedo	1903-1914, 1923
Bruna	1905, 1926	JBP	1937	Pavlíček	1909-1913	Tragač	1946-1949
Buček	1948	Jelínek	1904-1907	Pema	1994-dodnes	VAB	1967-1978
BV; BeVe	1919-1930	JFK	1923-1926	Penta	1992	Večeřa	1907
BV	1967-1986	JKB	1930-1931	Pento	1997-dodnes	Věchet	1906

Název	Období výroby	Název	Období výroby	Název	Období výroby	Název	Období výroby
Collard	1992-dodnes	JKP	1940	Perti	1970-1986	Vejtruba	1899
ČAS	1920-1924	JM	1982-1988	Perun	1906-1926	Velamos	1927-1930
Časlavia	1902-1903	JOLI	1947-1950	Peta	1921-1924	Velox	1923-1925
Čechie	1925-1939	Jules	1929-1934	Pipo	1993	Vigor	1935-1936
Čermák	1924	Jupiter	1929	Plicka	1924, 1934-1938	Vision	2000-dodnes
ČZ	1932-1997	Juventa	1977-1985	Polanecký	1914	Vlach	1947
Dandy	1996-1999	Kastila	1935	Pospíšil & Smíšek	1919-1920	Vulkan	1904-1906
Delfin	1974	KBM	1924-1926	Poustka	1924-1934	Vulkan	1906-1908
Duo	1932	Kleva	1969-1970	Praga	1929-1934, 1997-2005	Wacek	1908-1914
Dvořák	1927	Kohout	1904-1906	Premier	1923-1939	Wagner	1932-1934
Edo-Skaut	viz. Skaut	Koch	1934-1935	Radvan	1924-1926	Wallenstein	1928-1935
Eisler	1920-1924	Konstantia	1906-1913	Ravo	1954-1982	Walter	1902-1913, 1922-1927
Elstar	1974	KR	1928	RB	1987-1990	Weber & Reichman	1923-1926
ESA	1921	Krňávek	1973	Republik	viz. Laurin & Klement	Z	1939-1946
Es-Ka	1937-1939	Lambda	1927	R & K	1924-1926	Zásadský	1925
Esmoto	1984	Laurin & Klement	1899-1910	Rojex	1962	Závodský	1928
ESO	1949-1964	Linser	1902, 1906 - 1910	Rösler & Jauernig	1903-1907	Zeus	1902-1906
Fabri	1973	Mai	1907	Roto	1974-1975	Zupa	1974-1985
FAD	1974-1986	Manet	1947-1951, 1958-1964	Rozeňhal	1907	Žaňka	1906

Zdroj: Encyklopedie českých motocyklů od roku 1899 po současnost, vlastní

Poznámka: celkový počet českých výrobců za celé období = 204