

# **Význam automobilového priemyslu pre českú a slovenskú ekonomiku**

**Bakalárska práca**

Vedúci práce:

**Mgr. Petr Strejček, Ph.D., MBA**

Autor práce:

**Róbert Rezníček**

**Brno 2016**



## **Pod'akovanie**

Chcel by som využiť príležitosť a poďakovať sa môjmu vedúcemu bakalárskej práce Mgr. Petrovi Strejčkovi, Ph.D., MBA za odborné vedenie práce, za všetky rady a poskytnuté informácie týkajúce sa problematiky, za ochotu, usmerňovanie a trpezlivosť.



### Čestné prehlásenie

Prehlasujem, že som túto prácu: **Význam automobilového priemyslu pre českú a slovenskú ekonomiku** vypracoval samostatne a všetky použité pramene a informácie sú uvedené v zozname použitej literatúry. Súhlasím, aby moja práca bola zverejnená v súlade s § 47b zákona č. 111/1998 Zb., o vysokých školách v znení neskorších predpisov, a v súlade s platnou *Smernicou o zverejňovaní vysokoškolských záverečných prác*.

Som si vedomý, že sa na moju prácu vzťahuje zákon č. 121/2000 Zb., autorský zákon, a že Mendelova univerzita v Brne má právo na uzavretie licenčnej zmluvy a užitie tejto práce ako školského diela podľa § 60 ods. 1 Autorského zákona.

Ďalej sa zaväzujem, že pred spísaním licenčnej zmluvy o využití diela inou osobou (subjektom) si vyžiadam písomné stanovisko univerzity o tom, že predmetná licenčná zmluva nie je v rozpore s oprávnenými záujmami univerzity, a zaväzujem sa uhradiť prípadný príspevok na úhradu nákladov spojených so vznikom diela, a to až do ich skutočnej výšky.

V Brne dňa 19. mája 2016

---



## **Abstract**

Rezníček, R. The Importance of the automotive industry in the Slovak and Czech economy. Bachelor's Thesis. Brno: Mendel University in Brno, 2016.

Bachelor's thesis examines the impact of the automotive industry in the Czech and Slovak economy. The goal of the thesis is to compare the impact of the automotive industry on the economy of both countries and to propose recommendations on further promotion of the industry. The first part describes the development of the automotive industry in the Central and Eastern Europe during the 20th and early 21st century. The next part of thesis analyses the current impact of the automotive industry in four selected areas in the economy of both countries, namely labour market and employment, industrial production, export and production of passenger cars. Strengths and weaknesses accompanied by future opportunities and risks of the automotive industry are described in this part. In conclusion is expressed opinion of the author of further support of the automotive industry by the governments of both countries.

## **Keywords**

Automotive industry, history of the automotive industry, Czech Republic, Slovakia, labour market, industrial production, export, industry analysis.

## **Abstrakt**

Rezníček, R. Význam automobilového priemyslu pre českú a slovenskú ekonomiku. Bakalárska práca. Brno: Mendelova univerzita v Brne, 2016.

Bakalárska práca skúma vplyv automobilového priemyslu na českú a slovenskú ekonomiku. Cieľom bakalárskej práce je porovnať vplyv automobilového priemyslu na ekonomiku obidvoch krajín a vyjadriť odporúčenie o ďalšej podpore tohto priemyslu. Prvá časť práce pojednáva o vývoji automobilového priemyslu v regióne strednej a východnej Európy v priebehu 20. a na začiatku 21. storočia. V ďalšej časti práce je skúmaný súčasný vplyv automobilového priemyslu na štyri zvolené oblasti v hospodárstve, ktorými sú trh práce a zamestnanosť, priemyselná produkcia, export a produkcia osobných automobilov. Následne sú popísané silné a slabé stránky doplnené o budúce príležitosti a riziká automobilového priemyslu. V závere práce je vyjadrený názor autora o možnosti podpory automobilového priemyslu zo strany vlád obidvoch krajín.

## **Kľúčové slová**

Automobilový priemysel, história automobilového priemyslu, Česká republika, Slovenská republika, trh práce, priemyselná produkcia, export, analýza odvetvia.





# Obsah

<b>1</b>	<b>Úvod</b>	<b>13</b>
<b>2</b>	<b>Cieľ práce a metodika</b>	<b>15</b>
2.1	Cieľ práce.....	15
2.2	Metodika.....	15
<b>3</b>	<b>Vývoj automobilového priemyslu</b>	<b>16</b>
3.1	Automobilový priemysel v strednej a východnej Európe.....	16
3.1.1	Automobilový priemysel pred rokom 1989 .....	17
3.1.2	Transformácia automobilového priemyslu po roku 1989 .....	18
3.2	Automobilový priemysel v Českej republike .....	23
3.2.1	Automobilový priemysel pred rokom 1989 .....	23
3.2.2	Automobilový priemysel po roku 1989.....	26
3.3	Automobilový priemysel na území Slovenskej republiky .....	31
3.3.1	Automobilový priemysel pred rokom 1989 .....	31
3.3.2	Automobilový priemysel po roku 1989.....	32
<b>4</b>	<b>Aktuálne postavenie českého a slovenského automobilového priemyslu</b>	<b>35</b>
4.1	Zamestnanosť a trh práce .....	35
4.1.1	Situácia v Českej republike .....	35
4.1.2	Situácia v Slovenskej republike .....	41
4.2	Priemyselná produkcia .....	46
4.2.1	Vplyv na priemyselnú produkciu Českej republiky .....	46
4.2.2	Vplyv na priemyselnú produkciu Slovenskej republiky .....	49
4.3	Zahraničný obchod a export .....	51
4.3.1	Export v Českej republike .....	52
4.3.2	Export v Slovenskej republike .....	54
4.4	Česká a slovenská produkcia automobilového priemyslu .....	57
4.4.1	Absolútna produkcia automobilového priemyslu.....	58
4.4.2	Relatívna produkcia automobilového priemyslu .....	59
4.5	SWOT českého a slovenského automobilového priemyslu .....	61

4.5.1	Silné stránky automobilového priemyslu .....	61
4.5.2	Slabé stránky a nedostatky automobilového priemyslu .....	62
4.5.3	Príležitosti v automobilovom priemysle .....	63
4.5.4	Riziká a prípadné hrozby v automobilovom priemysle .....	64
<b>5</b>	<b>Diskusia a odporúčenie</b>	<b>65</b>
<b>6</b>	<b>Záver</b>	<b>67</b>
<b>7</b>	<b>Zdroje a literatúra</b>	<b>69</b>

## Zoznam grafov

Graf 1	Počet zamestnancov v ČR (v mil.) .....	36
Graf 2	Počet zamestnancov v automobilovom priemysle v ČR.....	37
Graf 3	Počet zamestnancov v automobilkách v ČR.....	38
Graf 4	Priemerné mzdy v Českej republike .....	39
Graf 5	Priemerné mzdy v priemysle ČR a vo firmách SAP .....	40
Graf 6	Počet zamestnancov v SR (v mil.) .....	41
Graf 7	Počet zamestnancov v automobilovom priemysle v SR.....	42
Graf 8	Počet zamestnancov v automobilkách v SR .....	43
Graf 9	Priemerné mzdy v SR a automobilovom priemysle.....	44
Graf 10	Priemerné mzdy v priemysle SR a automobilovom priemysle.....	45
Graf 11	Produkcia v priemysle ČR vyjadrená objemom tržieb.....	47
Graf 12	Produktivita práce v automobilovom priemysle ČR.....	48
Graf 13	Priemyselná produkcia v SR vyjadrená objemom tržieb .....	50
Graf 14	Produktivita práce v automobilovom priemysle SR.....	51
Graf 15	Podiel exportu a importu na HDP v roku 2014.....	52
Graf 16	Export ČR a automobilového priemyslu (v mld. Kč).....	53
Graf 17	Export SR a automobilového priemyslu (v mil. €) .....	55
Graf 18	Rozdelenie exportu automobilového priemyslu SR.....	57
Graf 19	Produkcia automobilového priemyslu v ČR a SR v rokoch 1997 – 2014.	58
Graf 20	Počet vyrobených automobilov na 1 000 obyvateľov v roku 2014 .....	60

## Zoznam tabuliek

Tab. 1	Produkcia osobných automobilov v rokoch 1950 - 1990 (v ks) .....	17
Tab. 2	Výber investícií realizovaných medzi rokmi 1990 až 2007 .....	20
Tab. 3	Produkcia osobných automobilov vo vybraných štátoch v rokoch 1990 - 2014	22
Tab. 4	Produkcia automobilov vo vybraných štátoch v roku 2014 .....	59

# 1 Úvod

Sektor automobilového priemyslu zamestnáva milióny ľudí v Európskej únii a desiatky miliónov pracovníkov po celom svete. Je jedným z najrýchlejšie rastúcich priemyselných odvetví a právom sa označuje ako „motor Európy“. Zároveň je oblasťou najväčších súkromných investícií do vedy, vývoja a výskumu v Európe. Toto dynamické odvetvie zaujalo v niektorých štátoch dominantné postavenie a výnimkou nie sú ani malé, otvorené ekonomiky, akými sú Česká a Slovenská republika.

Automobilový priemysel priniesol do týchto krajín desiatky až stovky tisíc pracovných miest, investičné príležitosti v rámci dodávateľských sietí a pridružených odvetví. Výraznou mierou sa podieľa na priemyselnej produkcii obidvoch krajín, ktoré patria k najpriemyselnejším v Európe. Bohatá história a tradícia zabezpečujú obidvom krajinám výhodné podmienky pre rozširovanie súčasného stavu automobilového priemyslu formou investícií do vedy, výskumu a inovácií.

Okrem množstva pozitívnych vplyvov prináša výrazné postavenie automobilového priemyslu v ekonomike aj mnohé riziká, ktoré môžu negatívne ovplyvniť oblasť zamestnanosti, priemyselnej produkcie a obchodnej bilancie krajiny, pretože sa jedná o proexportne orientované odvetvie. Stagnácia a problémy automobilového priemyslu v ostatných častiach sveta sa takmer okamžite prejavajú v krajinách s významným podielom tohto priemyslu na národnom hospodárstve.

Pod pojmom automobilový priemysel si väčšina ľudí a najmä laická verejnosť predstaví montážne závody, ktoré sú situované v priemyselných parkoch na okrajoch miest s dobrou cestnou a železničnou dostupnosťou. V odborných kruhoch sú však za automobilový priemysel považovaní nielen títo finálni výrobcovia automobilov, ale aj výrobcovia súčiastok, komponentov a ďalšieho príslušenstva, ktorí spolu tvoria kompletnú výrobnú-dodávateľskú sieť.

Snahou autora je okrem svojho osobného záujmu o oblasť automobilového priemyslu priniesť aj ucelený pohľad na toto odvetvie a jeho význam pre obidve ekonomiky, v ktorých od počiatku transformačného procesu získava čoraz silnejšie postavenie.

Obsahom prvej časti tejto bakalárskej práce je popis udalostí, ktoré sa odohrali v stredoeurópskom a východoeurópskom priestore v oblasti automobilového priemyslu. V kapitole sú zhrnuté príčiny a impulzy, ktoré viedli výrobcov automobilov k presunu výrobných a dodávateľských sietí do nových oblastí, ktoré sa im otvorili po páde socialistických režimov v krajinách bývalého východného bloku. V ďalšej časti práce sú popísané najdôležitejšie investície v oblasti automobilového priemyslu v Českej a Slovenskej republike od začiatku jeho reštrukturalizácie v 90. rokoch.

Nasleduje kapitola o súčasnom postavení automobilového priemyslu v slovenskej a českej ekonomike formou analýzy vplyvu na trh práce a zamestnanosť, priemyselnú produkciu a export obidvoch krajín. Kapitola je doplnená aj o porovnanie produkcie automobilového priemyslu s ostatnými významnými ekonomikami produkujúce osobné automobily.

V záverečnej časti práce sú predstavené súčasné silné a slabé stránky automobilového priemyslu, ktoré sú doplnené budúcimi príležitosťami a rizikami tohto odvetvia. Autor vyjadří svoj názor a odporúčenie, kam by mal vývoj automobilového priemyslu v Českej republike a na Slovensku smerovať a ako by mal byť zo strany vlád oboch krajín podporovaný.

## 2 Cieľ práce a metodika

### 2.1 Cieľ práce

Cieľom bakalárskej práce je zhodnotiť súčasný vplyv automobilového priemyslu na vybrané oblasti ekonomiky v Slovenskej a Českej republike a ich následné porovnanie. Pomocou súboru identifikovaných súčasných silných a slabých stránok doplnených o budúce príležitosti a prípadné riziká odporučiť a vyjadriť názor, akým smerom a či vôbec, by sa mala v budúcnosti uberať podpora automobilového priemyslu zo strany vlád obidvoch spomínaných krajín.

### 2.2 Metodika

Práca je rozdelená na dve hlavné časti. Prvá časť sa zaoberá vývojom automobilového priemyslu v regióne strednej a východnej Európy v 20. storočí a jeho následnou transformáciou na začiatku tohto tisícročia. Vlastná práca hodnotí vplyv automobilového priemyslu na konkrétne časti obidvoch ekonomík, ktoré boli spomenuté v úvode. Na záver nasleduje diskusia a odporúčenie autora o ďalšom vývoji automobilového priemyslu v týchto krajinách.

V celej práci sú použité časové rady, ktoré zobrazujú historický vývoj po rok 2014. Kvôli nedostupnosti všetkých sledovaných štatistík za rok 2015 v čase písania tejto záverečnej práce, boli použité a sú prezentované ako aktuálne údaje štatistiky za rok 2014. V roku 2015 však nenastala výraznejšia zmena, preto tento fakt nemá na dlhodobý trend zásadný vplyv.

Práca pojednáva o automobilovom priemysle ako celku do ktorého patrí aj produkcia iných motorových vozidiel ako osobné automobily, napríklad nákladné automobily, autobusy, veľké osobné vozidlá a motocykle. V prípade obidvoch krajín je aktuálna produkcia iných motorových vozidiel ako osobných zanedbateľná a taktiež väčšina dodávateľov komponentov pôsobí v oblasti výroby osobných automobilov. V Českej republike sa realizuje výroba nákladných automobilov a autobusov z pohľadu celoeurópskej alebo celosvetovej produkcie v malom množstve, na Slovensku sa iná výroba ako výroba osobných automobilov nerealizuje. Preto sa práca primárne sústreďuje iba na priemysel výroby osobných automobilov a produkciu komponentov pre tento sektor výroby.

Zdroje k rešeršnej časti a historickému vývoju boli prevažne knižné publikácie alebo odborné články uverejnené v elektronických databázach. Údaje použité vo vlastnej práci boli prevzaté z českého a slovenského štatistického úradu a taktiež z údajov Združenia automobilového priemyslu v Českej republike.

Z tohto združenia bolo prevzatých niekoľko údajov uverejnených na internetových stránkach, prezentácií a súhrnných publikácií, ktoré každý rok toto združenie vydáva. Podstatným zdrojom informácií boli aj štatistiky vydávané Ministerstvom hospodárstva v obidvoch krajinách a Inštitútom finančnej politiky, ktorý je hlavným analytickým odborom Ministerstva financií Slovenskej republiky.

## 3 Vývoj automobilového priemyslu

Kapitola je venovaná historickému vývoju automobilového priemyslu. Má za cieľ poukázať na skutočnosti, ktorých dôsledkom je súčasný stav automobilového priemyslu v krajinách strednej a východnej Európy, avšak primárne na území Českej a Slovenskej republiky.

### 3.1 Automobilový priemysel v strednej a východnej Európe

Množstvo zmien, ktorým sa museli výrobcovia prispôsobovať a ktoré priniesol vývoj automobilovej produkcie, boli spôsobené zmenami vo výrobných stratégiách, novej definícií vzťahu medzi výrobcami automobilov a dodávateľmi komponentov a pokračujúcou svetovou konsolidáciou automobilového priemyslu. Výroba automobilov sa stávala čoraz viac globálnejšou záležitosťou a v dôsledku toho došlo k zmenám v geografickom umiestnení výroby.

Globalizácia v automobilovom priemysle bola sprevádzaná zvyšujúcou sa mierou fúzií a akvizícií, ktoré zahŕňali nielen výrobcov automobilov, ale aj producentov komponentov. Spôsobila najmä rast technologicky, výskumne a trhovo orientovaných medzinárodných strategických aliancií a priniesla vzájomné vlastníctvo podielov medzi automobilovými producentmi.

Vlna fúzií a akvizícií v posledných dvadsiatich rokoch viedla k rastúcej koncentrácii globálneho automobilového priemyslu. Do roku 2005 na 10 najväčších aliancií, vrátane ich dcérskych a 100% vlastnených spoločností, pripadalo 90 % celosvetového trhu a prvým 5 dokonca 75 % trhu. Tvrdá japonská a v poslednej dobe hlavne juhokórejská konkurencia prinútila západoeurópskych a amerických výrobcov automobilov, aby zaviedli nové výrobné koncepty na zníženie nákladov, maximalizáciu produktu a flexibility práce, na vytvorenie štíhlych a flexibilných výrobných závodov. Cieľom bolo oslobodiť kapitál viazaný v zásobách hotových dielov a vyrobených automobilov, zefektívniť celý výrobný a konštrukčný proces, priebežne minimalizovať výrobný čas, plytvanie a zvýšiť diferenciaciu výrobkov.

Dve najvýznamnejšie možnosti pre výrobcov automobilov ako uspieť vo vysoko konkurenčnom odvetví boli buď preniknúť na nové trhy, alebo zvýšiť ich konkurencieschopnosť presunutím časti ich výroby do regiónov s nižšími výrobnými nákladmi. Napriek globalizácii je svetový automobilový priemysel stále špecifický silným regionálnym delením produkcie a distribučných sietí, špeciálne v Európe a Severnej Amerike.

Jeden z najpodstatnejších regionálnych trendov v posledných dekádach bola integrácia periférnych oblastí hlavne západnej Európy a Severnej Ameriky do výroby automobilov a tvorby distribučných sietí. Tieto periférie ponúkali výrobcovi automobilov možnosť znížiť výrobné náklady presúvaním tých častí výroby, ktoré sú náročné na pracovnú silu. Od začiatku 90. rokov 20. storočia, po páde socialistického bloku, sa naskytla šanca budovať svoje štruktúry v krajinách strednej a východnej Európy. (Pavlínek, 2008)



### 3.1.1 Automobilový priemysel pred rokom 1989

Automobilový priemysel v strednej a východnej Európe bol na okraji systému európskej produkcie osobných automobilov. Do 2. svetovej vojny bol vývoj automobilového priemyslu limitovaný iba na českú časť bývalého Československa, územie východného Nemecka a bývalého Sovietskeho zväzu. V západoeurópskych štátoch bol automobilový priemysel omnoho rozvinutejší a odrážal činnosť zahraničných firiem. (Pavlínek, 2002a)

Podľa Pavlíneka (2002b) bol automobilový priemysel v strednej a východnej Európe po 2. svetovej vojne do značnej miery ovplyvnený niekoľkými dôležitými faktormi. Týmito faktormi boli socialistický model politiky, znárodnenie, štátne vlastníctvo celého priemyslu, centrálné plánovanie a deľba práce v rámci RVHP<sup>1</sup>. Kritický a pretrvávajúci nedostatok kapitálu a celkové zanedbanie počas socialistickej industrializácie malo za následok nemožnosť väčšieho vývoja a modernizácie automobilového priemyslu.

Produkcia osobných automobilov v 50., 60. a 70. rokoch 20. storočia sa dynamicky rozvíjala. Po obnove priemyslu po 2. svetovej vojne a začiatku výroby v Juhoslávii, Rumunsku a dohodách o zahraničných licenciách a znovuobnovení výroby v Poľsku, presahoval ročný rast regiónu strednej a východnej Európy 10 %. Aj napriek takémuto výraznému rastu, ktorý bol spôsobený najmä nízkou počiatočnou úrovňou, sa podiel automobilového priemyslu v strednej a východnej Európe na celkovej automobilovej produkcii zvýšil z 1,2 % v roku 1950 na 8,2 % v roku 1980. Po roku 1980 začal podiel krajín strednej a východnej Európy na celosvetovej automobilovej výrobe klesať, odrážajúc stagnáciu tohto priemyslu a neschopnosť udržať tempo vo vývoji v globálnom automobilovom priemysle. (Pavlínek, 2008; Žídek, 2006)

Predchádzajúce konštatovania sú viditeľné v nasledujúcej tabuľke.

Tab. 1 Produkcia osobných automobilov v rokoch 1950 - 1990 (v ks)

Rok	ČSSR	ZSSR	Bulharsko	Rumunsko	Juhoslávia	NDR	Poľsko	Celkom
1950	24 463	64 600	-	-	-	7 165	-	96 228
1960	56 211	139 000	-	1 200	10 461	64 071	12 863	283 806
1970	142 856	344 000	-	23 604	110 709	126 611	64 200	811 980
1975	175 411	1 201 000	-	68 013	183 000	159 147	164 000	1 950 571
1980	183 745	1 327 000	15 401	88 232	255 000	176 761	351 000	2 397 139
1985	183 701	1 332 000	15 000	134 000	228 000	210 370	283 000	2 386 071
1990	191 233	1 259 000	14 641	100 000	291 724	145 000	266 000	2 267 598

Zdroj: Pavlínek, 2008

Po 2. svetovej vojne vývoj automobilového priemyslu pokračoval v bývalom Československu a východnom Nemecku. Najvýznamnejšími predstaviteľmi značiek

<sup>1</sup> Rada vzájomnej hospodárskej pomoci.

pôsobiacich na tomto území bola československá Škoda a východonemecký Trabant a Wartburg. Až do 80. rokov 20. storočia, vplyvom tradície výroby automobilov v týchto krajinách, pokračovala technologická nezávislosť od západných automobiliek. Avšak výrobcovia boli nútení sústrediť sa na výrobu malých, lacných a menej kvalitných modelov, čo bolo spôsobené centrálnou plánovanou ekonomikou a socialistickou politikou. (Pavlínek, 2002a)

Zostávajúca časť výroby automobilov bola založená na technológiách a licenciách západných firiem. Táto stratégia bola zvolená v tých krajinách, ktoré nemali žiadnu alebo len veľmi malú históriu a skúsenosti vo výrobe automobilov. Týkalo sa to najmä Poľska, Rumunska a Juhoslávie. Cieľom bolo prekonať technologické prechádzky a urýchliť začatie výroby. Príkladom mohli byť továrne so západnými patentami Fiatu v Poľsku a Juhoslávii, Renaultu v Rumunsku a Juhoslávii a Citroënu v Rumunsku. (Pavlínek, 2008; Žídek, 2006)

### 3.1.2 Transformácia automobilového priemyslu po roku 1989

Koncom 80. rokov 20. storočia, na konci éry socialistickej politiky v strednej a východnej Európe, nebol automobilový priemysel v týchto krajinách celosvetovo významný, pretože dosahoval iba 6 % celosvetovej produkcie. Oproti západnému štandardu bol automobilový priemysel v krajinách socialistického bloku neproduktívny a zastaraný. Kolaps socializmu a transformácia na kapitalizmus priniesli obrovské zmeny. (Pavlínek, 2008)

Podľa Pavlíneka (2008) toto odvetvie na začiatku 90. rokov ovplyvnili tri kľúčové udalosti:

- Rozpad RVHP a zmena orientácie zahraničného obchodu smerom na západ viedli ku kolapsu zaužívaných obchodných tokov v regióne. Niektorým výrobcom v malých krajinách preorientovanie sa na západné trhy nedokázalo kompenzovať stratu exportných trhov v RVHP.
- Pokračujúci proces liberalizácie zahraničného obchodu spôsobil kolaps domácich trhov výrobcov automobilov kvôli záplave lacných, použitých a relatívne moderných automobilov zo západnej Európy. Dopyt po nových autách taktiež klesal. Na vine bola pretrvávajúca vysoká inflácia a šoková stratégia, ktorá zapríčinila zníženie kúpyschopnosti a znehodnocovanie úspor domácností. Na druhej strane ceny nových áut značne rástli a tak strácali na atraktivite.
- Posledným významným faktorom bola možnosť západných výrobcov automobilov preniknúť na nové trhy. Otvorenie socialistického regiónu západným výrobcom poskytlo možnosť investovať a vybudovať nové výrobné závody založené na lacnej<sup>2</sup> a kvalifikovanej pracovnej sile v blízkosti trhov Európskej únie.

Po kolapse domácich trhov a rozpade RVHP chýbal výrobcom kapitál nie len na udržanie úrovne výroby z roku 1989, ale aj na financovanie dlhodobých činností ako získavanie nových technológií, vývoj nových produktov a taktiež na reštrukturalizáciu výroby. Podniky ako československá Škoda a poľský FSM<sup>3</sup> naakumulovali

---

<sup>2</sup> Pomerom k produktivite práce.

<sup>3</sup> Fabryka Samochodów Małolitrażowych.

obrovské množstvo dlhov a neboli schopné financovať dodávateľov komponentov a materiálov a ani každodennú prevádzku. Zvyšovanie intenzity medzinárodnej a domácej konkurencie v automobilovom priemysle a trend zvyšujúceho sa počtu akvizícií a strategických investícií mal za následok pokles množstva medzinárodných firiem dominujúcich v automobilovom priemysle. Bolo zjavné, že malí výrobcovia v krajinách strednej a východnej Európy s malými domácimi trhmi ako Československo, Rumunsko, Juhoslávia a dokonca aj Poľsko, nemôžu obstať v medzinárodnej konkurencii bez podstatného zvýšenia produkcie a navýšenia exportu. (Pavlínek, 2002b)

Podľa Pavlíneka (2008) existovali dve stratégie, ktoré by mohli riešiť túto situáciu. Prvou možnosťou bolo financovanie pomocou zahraničného kapitálu, reštrukturalizácia výrobných závodov a ich integrácia do európskych a medzinárodných produkčných sietí. Druhá možnosť spočívala v spoľahnutí sa na domáci trh a v stratégii súťaže založenej na produkcii veľmi lacných automobilov, lacnejších ako najlacnejšia zahraničná konkurencia. Táto možnosť bola využitá v prípade, že sa vládam v strednej a východnej Európe nepodarilo rýchlo nájsť zahraničného investora ochotného pristúpiť na podmienky a investovať do zastaraných výrobných závodov, alebo bola preferovaná od začiatku transformačného procesu hlavne v prípade ruských výrobcov automobilov. Prvá stratégia bola použitá vo väčšine prípadov. Výsledkom bola transformácia priemyslu zahraničnými výrobcami vo väčšine krajín strednej a východnej Európy, okrem Ruska a Srbska.

Automobilový priemysel bol považovaný za kľúčový prvok moderného priemyslu. Kvôli jeho veľkosti, prepojenosti na iné priemyselné odvetvia a významu pre celkový ekonomický vývoj krajiny, bola zo strany vlád strednej a východnej Európy podporovaná najmä jeho transformácia cez priame zahraničné investície. Vo všeobecnosti je považovaná za symbol úspechu transformácie celého socialistického hospodárstva v krajinách bývalého východného bloku. V krajinách ako Maďarsko, Česká republika a Slovensko je transformácia automobilového priemyslu vnímaná z pohľadu vlád aj verejnosti ako úspešný projekt. Proces zmien v iných oblastiach východnej a strednej Európy avšak možno vnímať v mnohých oblastiach veľmi sporne. (Pavlínek, 2002a)

Región strednej a východnej Európy mal pre investorov niekoľko hlavných výhod. Pre väčšinu hlavných hráčov v tomto priemysle, ktorí trpeli nadprodukciou, bola výhodná relatívne veľká populácia<sup>4</sup>. Táto populácia tvorila potenciálny trh pre nové automobily a veľkí výrobcovia si nemohli dovoliť tento fakt ignorovať. Ďalšou výhodou bola poloha regiónu, blízko západnej Európy, jednej z hlavných centier svetového automobilového priemyslu. Táto výhoda bola podporená ešte dôležitejším faktorom a to relatívne lacnej pracovnej sily, ktorá mala skúsenosti s výrobou automobilov. (Pavlínek, 2002a; Žídek, 2006)

Výrobcom automobilov preto investovanie do tohto regiónu umožnilo znížiť náklady na výrobu. Docielili to presunutím výroby dielov a komponentov do regiónov strednej a východnej Európy. Tento fakt výrazne zvýšil ich konkurencieschopnosť v západnej Európe. Nízke náklady, vzdialenosť od hlavných trhov a nízke dopravné náklady mali za následok, že od roku 1990 do roku 2007 sa preinvestovalo

---

<sup>4</sup> Tento región reprezentovalo približne 330 miliónov obyvateľov.

na transformáciu alebo vybudovanie nových výrobných závodov viac ako 24 miliárd amerických dolárov. (Pavlínek, 2008)

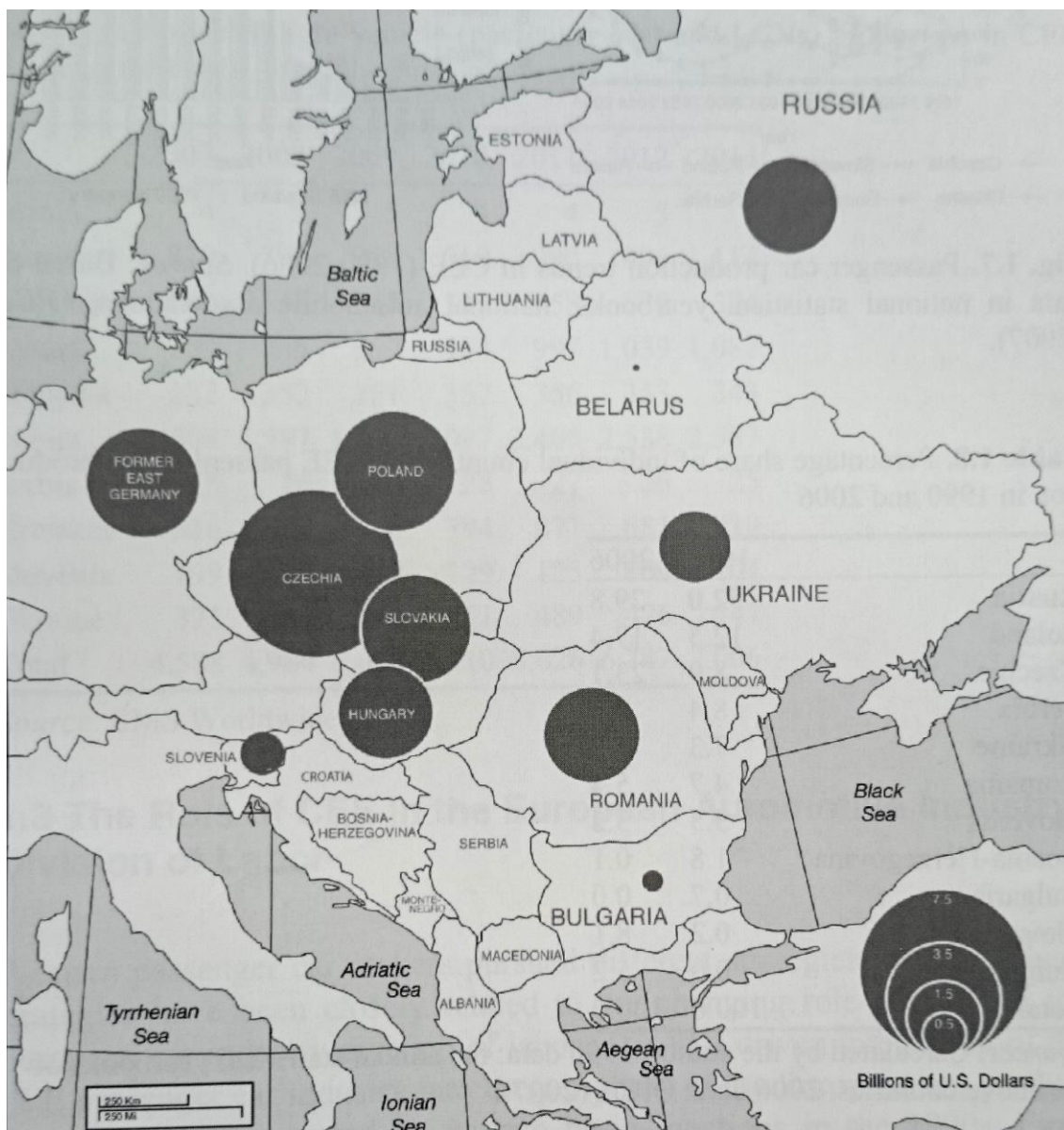
Významným faktorom bol aj vstup mnohých krajín tohto regiónu do Európskej únie v roku 2004 a 2007. Výrobcovia automobilov, ktorí vlastnili výrobné závody v týchto krajinách mohli ťažiť z výhod jednotného európskeho trhu bez cieľ a obmedzení. Aj pre výrobcov mimo Európskej únie mal vstup krajín do EÚ výrazný vplyv, nakoľko sa mohli vybudovaním závodov v členských krajinách vyhnúť clám a komplikáciám v medzinárodnej doprave. (Pavlínek, 2008)

V nasledujúcej tabuľke je zobrazený výber najvýznamnejších investícií, ktoré sa realizovali od roku 1990 do roku 2007 v regióne strednej a východnej Európy.

Tab. 2 Výber investícií realizovaných medzi rokmi 1990 až 2007

Firma	Miesto	Investícia v mil. USD	rok
<b>VW</b>	Mladá Boleslav, Vrchlabí, Kvasinky (Česká republika)	5000	1991
<b>Fiat</b>	Bielsko-Biala (Poľsko)	1800	1992
<b>VW</b>	Bratislava (Slovenská republika)	1600	1991
<b>Toyota, PSA</b>	Kolín (Česká republika)	1500	2001
<b>Suzuki</b>	Esztergom (Maďarsko)	1500	1990
<b>VW</b>	Mosel (bývalé východné Nemecko)	1360	1990
<b>Kia</b>	Žilina (Slovenská republika)	1050	2004
<b>GM</b>	Gliwice (Poľsko)	1010	1995
<b>Hyundai</b>	Nošovice (Česká republika)	1000	2006
<b>Ford</b>	Craiova (Rumunsko)	950	2007
<b>Daewoo</b>	Varšava (Poľsko)	936	1995
<b>VW</b>	Győr (Maďarsko)	923	1994
<b>PSA</b>	Trnava (Slovenská republika)	700	2003
<b>Ranault</b>	Colibasi-Pitesti (Rumunsko)	600	1999

Zdroj: Pavlínek, 2008; vlastný výber



Veľkosť priamych zahraničných investícií v rokoch 1990 až 2007  
Zdroj: Pavlínek, 2008

V rokoch 1990 až 1994, počas obdobia transformácie v krajinách strednej a východnej Európy, klesla produkcia automobilov o 510 000 kusov. Tento fakt bol zapríčinený kvôli značným problémom domácich výrobcov, spôsobených najmä pádom socialistického režimu, nepripravenosti na silnú západnú konkurenciu a zastaranou výrobnou koncepciou. Vďaka zahraničným investíciám a mohutnej transformácii sa od roku 1995 produkcia opäť dostala na hodnoty pred obdobia transformácie. Medzi rokmi 1994 a 2006, ako následok vstupu nových investorov do zastaraných podnikov a výstavbe nových závodov, sa produkcia zvýšila takmer o 2 milióny kusov automobilov. Podiel krajín strednej a východnej Európy na celosvetovej produkcii sa zvýšil z 5,8 % v roku 1990 na 7,3 % v roku 2006. V prípade

celoeurópskej produkcie sa podiel zvýšil z 11,4 % v roku 1990 na 20,1 % v roku 2006. (Pavlínek, 2008)

V roku 2014 dosahovala produkcia krajín strednej a východnej Európy hodnotu takmer 5,5 milióna vyrobených osobných automobilov. Podiel týchto krajín na celosvetovej produkcii v roku 2014 sa navýšil na 8,1 %. Ešte výraznejší nárast zaznamenal podiel krajín strednej a východnej Európy na celoeurópskej produkcii, kde dosiahol v roku 2014 hodnotu 30,2 %. ( OICA, 2016b)

Tab. 3 Produkcia osobných automobilov vo vybraných štátoch v rokoch 1990 – 2014

Krajina	1990	1995	2000	2006	2014
Bosna a Hercegovina	38 000	0	2 250	2 164	-
Bulharsko	14 641	0	0	0	1 057
Česká republika	187 780	208 279	450 995	841 242	1 246 506
Maďarsko	0	51 034	134 029	187 633	434 069
Poľsko	266 000	366 000	533 066	632 300	472 600
Rumunsko	100 000	88 000	77 361	197 463	391 422
Srbsko	179 000	8 400	11 091	9 832	101 576
Slovenská republika	3 453	22 227	180 706	295 391	971 160
Slovinsko	74 000	88 000	122 949	115 000	118 533
Rusko	1 103 000	835 000	960 000	1 084 918	1 682 921
Ukrajina	155 623	58 700	17 100	274 860	25 941
<b>Celkovo</b>	<b>2 121 497</b>	<b>1 725 640</b>	<b>2 489 547</b>	<b>3 640 803</b>	<b>5 445 785</b>

Zdroj: Pavlínek, 2008; OICA, 2016a; ACEA, 2016; upravená

Z údajov OICA a údajov uvedených v tabuľke 3 je zrejmé, že význam krajín strednej a východnej Európy na automobilovej produkcii neustále narastá, ako v prípade celosvetovej produkcie tak ešte výraznejšie v rámci celoeurópskej produkcie, kde takmer každé tretie auto pochádza z tohto regiónu. Koncentrácia závodov na výrobu automobilov a komponentov v strednej Európe je výsledkom významných zmien a transformácie zastaraných podnikov v 90. rokoch a nových investícií do výroby v nových automobilkách na prelome tisícročí a v prvej polovici dekády na začiatku 21. storočia.

Podľa Pavlíneka (2002b a 2008) sa vo všeobecnosti situácia a trend v tomto regióne nevyvíjali rovnako. Krajiny bolo možné rozdeliť do troch skupín, podľa úspešnosti respektíve trendu vývoja automobilového priemyslu v 90. rokoch 20. storočia.

- Prvou skupinou bola skupina krajín strednej Európy, kam patrí Poľsko, Slovinsko a Česká republika, nasledované Maďarskom a Slovenskou republikou. Podiel týchto krajín na produkcii krajín strednej a východnej Európy bol v roku 1990 25 %. Do roku 2006 sa tento podiel zvýšil na 55 % a v súčasnosti, v roku 2014, dosahuje 60 % celkovej produkcie krajín strednej a východnej Európy. V absolútnom vyjadrení sa produkcia zvýšila z približne 531 000 ks v roku 1990 na 2,1 milióna ks v roku 2006. Do roku 2014 sa výroba zvýšila na 3,25 milióna vyrobených automobilov. Silný nárast produkcie, hlavne medzi

rokmi 1990 a 2000, bol spôsobený najmä priamymi zahraničnými investíciami, ktoré viedli k radikálnej reštrukturalizácii a integrácii do európskej siete výrobcov automobilov.

- Druhá skupina pozostávala z Ruska a Rumunska. Tieto dve krajiny zažili postupný pokles. V prípade Ruska o 13 % medzi rokmi 1990 a 2000 a v prípade Rumunska o 23 %. Pokles výroby v Rusku bol ovplyvnený najmä pretrvávajúcou dominanciou domácich výrobcov, ktorí sa sústredili na obrannú stratégiu a neschopnosť zahraničných spoločností zaistiť moderné výrobné postupy a získať dominantné postavenie na trhu. V prípade Rumunska bol pokles spôsobený neschopnosťou nájsť západného investora pre spoločnosť DACIA a kolapsom továrne v meste Craiova, vlastnenou spoločnosťou Daewoo.
- Na Ukrajine a v Srbsku automobilový priemysel medzi rokmi 1990 a 2000 takmer zanikol. V Srbsku bol tento stav spôsobený najmä vojnou v bývalej Juhoslávii v 90. rokoch, naopak na Ukrajine neschopnosťou a zlyhaním juhokórejského výrobcu automobilov Daewoo, ktorý sa snažil oživiť domáci kolabujúci automobilový priemysel.

## **3.2 Automobilový priemysel v Českej republike**

Automobilový priemysel v Českej republike prešiel po roku 1989 obrovskými zmenami, ktoré v súčasnosti ovplyvňujú nielen priemyselnú produkciu, ale aj celkový výkon českej ekonomiky. Bolo by naivné si ale myslieť, že pred rokom 1989 žiadny automobilový priemysel na území Českej republiky neexistoval. Je dôležité si uvedomiť, že vývoj udalostí a zmien po roku 1989 nebol náhodný, nerealizoval sa v prázdnom priestore, ale bol silno ovplyvnený predchádzajúcim vývojom. Tak tiež vývoj po páde socialistického režimu vyvolal zmeny, ktoré dramaticky zmenili sektor tohto priemyslu. Je dôležité poznamenať, že priebeh transformácie, bol veľmi ovplyvnený predošlými skutočnosťami. Rozdiely v smerovaní zahraničného obchodu, štátnych investícií a investičnej politiky vlády ovplyvnil stav, v ktorom sa sektor nachádzal v 90. rokoch.

Preto predtým, ako budú uvedené udalosti, ktoré nastali po roku 1989, sa nasledujúca časť textu sústreďí na najpodstatnejšie udalosti a znaky, ktoré sprevádzali tento priemysel pred rokom 1989.

### **3.2.1 Automobilový priemysel pred rokom 1989**

Automobilový priemysel zohrával dôležitú úlohu v českej ekonomike mnoho desaťročí. Počas socializmu bol kľúčovým priemyselným sektorom nielen z hľadiska podielu na celkovej priemyselnej výrobe, ale aj z hľadiska zamestnanosti. Na konci 80. rokov zamestnával približne 140 000 ľudí. Vďaka relatívne veľkému počtu výrobcov produkujúcich ako osobné, tak aj nákladné automobily a plne rozvinutou sieťou lokálnych dodávateľov komponentov, bol automobilový priemysel jedným z najviac sebestačných odvetví v ekonomike. Kvôli členstvu v RVHP nevyrábal český automobilový priemysel iba pre domáce potreby, ale aj pre členov RVHP zo strednej a východnej Európy. (Žídek, 2006; Pavlínek, 2002a, 2008)

## Situácia pred rokom 1945

Automobilový priemysel v Českej republike sa pokladá za jeden z najstarších v Európe. Prvým predstaviteľom výrobcu automobilov na území Českej republiky bola spoločnosť Škoda<sup>5</sup>, ktorá bola založená v meste Mladá Boleslav v roku 1859. Po spoločnostiach Daimler Benz a Peugeot je tretou najstaršou automobilkou v Európe. Prvý automobil bol vyrobený v roku 1905. Z menej významných výrobcov v tej dobe pôsobili v Českej republike spoločnosti Tatra, Pražská továrň na automobily, Walter. Po I. svetovej vojne to boli spoločnosti Aero a Jawa. Česká republika je jednou zo 6 krajín, ktoré začali rozvíjať svoj automobilový priemysel ešte v 19. storočí.<sup>6</sup> (Pavlínek, 2008)

Napriek skorému vývoju nemali českí výrobcovia automobilov také pokročilé technológie ako ich konkurenti v západnej Európe. Tento fakt bol spôsobený najmä veľmi malým trhom a produkciou veľmi malého množstva automobilov<sup>7</sup> a taktiež malého množstva typov a tým značne vysokej cene, ktoré boli dvojnásobné oproti západnej Európe. Ďalším faktorom boli dovozné clá<sup>8</sup>, ktoré bránili výraznejšej konkurencii domácim výrobcom. (Pavlínek, 2002b)

V 30. rokoch bolo 90 % výroby automobilov v Československu sústredených do troch hlavných výrobných závodov spoločností Škoda, ČKD<sup>9</sup>, ktorá bola výrobcom Prahy a Ringhoffer, producent Tatry. Československo vyrábalo viac áut ako Švédsko, Rakúsko alebo Belgicko no produkcia dosiahla iba 14 000 kusov vyrobených automobilov za rok. Na porovnanie, v západnej Európe sa v tom čase vyrábali stovky tisíc automobilov ročne. Taktiež väčšina komponentov sa musela dovážať z Nemecka alebo Talianska, pretože domáca sieť dodávateľov takmer neexistovala. (Pavlínek, 2008)

## Automobilový priemysel medzi rokmi 1945 a 1989

Vývoj a dôsledky po 2. svetovej vojne mali okamžite výrazné následky na československý automobilový priemysel počas celej doby trvania socialistického režimu. V októbri 1945 boli znárodnené všetky veľké výrobné závody a začali sa postupne zavádzať prvky socialistického centrálného plánovania. Až do roku 1948 fungovala ekonomika na zmiešanom princípe, kde bola trhová ekonomika kombinovaná s ekonomikou štátneho plánovania. Až do februára 1948 boli vo väčšej miere používané nepriame plánovacie nástroje a znárodnené podniky mali relatívne vysoký stupeň autonómie. (Žídek, 2006; Pavlínek, 2008)

Pavlínek (2008) opisuje efekty, ktoré mal systém centrálného plánovania na automobilový priemysel a ktorý bol kompletne reorganizovaný. Manažéri a experti na automobilový priemysel sa stali nadbytočnými. Rozhodovaciú úlohu prebrali komisie, výbory, stranícky sekretariát a zasadnutia komunistickej strany.

---

<sup>5</sup> Originálnym názvom Laurin&Klement.

<sup>6</sup> Spolu s Nemeckom, Francúzskom, Talianskom, Veľkej Británií a Spojenými štátmi americkými.

<sup>7</sup> V priemere menej ako 700 áut ročne.

<sup>8</sup> Až do výšky 65 % ceny automobilov.

<sup>9</sup> Českomoravská Kolben Daněk.



Rozhodovali o produkčnom programe, typoch automobilov a o zamestnancoch bez ohľadu na pracovnú pozíciu.

Ministerstvo priemyslu rozhodovalo o del'be práce v automobilovom priemysle. Spoločnosť Škoda mala oprávnenie vyrábať malé osobné automobily, kde mala monopolné postavenie na trhu, ale nemohla produkovať nákladné automobily. Naopak, tie mohli vyrábať iba spoločnosti Aero, Praga a Avia. Tatra bola nútená zastaviť produkciu malých osobných automobilov a sústrediť sa na výrobu nákladných a veľkých osobných automobilov. Jawa mohla vyrábať iba motocykle a ostatnú výrobu musela ukončiť. Karosárske podniky boli združené do firmy Karosa, ktorá mala produkovať výhradne autobusy. Všetky tieto produkčné zmeny, ktoré boli politicky motivované mali za následok zánik konkurenčného prostredia a silnú koncentráciu automobilového priemyslu v niekoľkých špecializovaných spoločnostiach. (Žídek, 2006; Pavlínek, 2008)

Ako uvádza Pavlínek (2002a; 2008) jedným z najvýznamnejších rozhodnutí bolo vybudovanie domácej siete dodávateľov pre automobilový priemysel. Toto rozhodnutie bolo motivované snahou znížiť závislosť na dovoze zo zahraničia. V roku 1955 bolo v Československu 11 výrobcov a dodávateľov pre automobilový priemysel, ktorí zamestnávali 17 000 pracovníkov. Dodávali 90 % komponentov potrebných pre automobilový priemysel. Išlo o výrazný nárast oproti obdobiu pred 2. svetovou vojnou, kedy domáci dodávateľia produkovali iba 15 % komponentov. Napriek tomu, domáci výrobcovia typicky dodávali komponenty nižšej kvality oproti dovozu zo západnej Európy.

Počas obdobia socializmu, najmä od konca 40. rokov po začiatok 60. rokov, bol automobilový priemysel niekoľkokrát administratívne a aj inštitucionálne reorganizovaný. Cieľom novo zavedenej centrálne plánovanej ekonomiky bolo dosiahnuť zvýšenú efektivitu lepšou organizáciou. Tieto časté zmeny mali ale za následok, že v mnohých prípadoch nedokázali naplniť očakávania v zvýšenej produktivite a výkonnosti. (Pavlínek, 1997)

Automobilový sektor získal v roku 1955 postavenie rozvíjajúceho sa odvetvia, čo viedlo v roku 1958 k zriadeniu Ministerstva automobilového priemyslu a poľnohospodárskych strojov. Ďalšou veľkou administratívnou zmenou prešiel priemysel v roku 1958, kedy sa tri existujúce ministerstvá spojili do Ministerstva všeobecného strojárstva. Výrobcovia automobilov a komponentov boli začlenení do nových výrobných hospodárskych jednotiek.<sup>10</sup> Hlavným poslaním VHJ bola snaha o decentralizáciu a zjednodušenie úloh centrálne plánovanej ekonomiky zoskupovaním malých podnikov s podobným zameraním do väčších organizačných združení. Úlohou VHJ ako medzičlánok medzi jednotlivými podnikmi a príslušnými ministerstvami bolo eliminovať prebytky a zhospodárniť produkciu znížením počtu malých firiem. VHJ boli zdrojom štatistík, ktoré získali od jednotlivých podnikov, pre vládu a plánovaciu komisiu. Tieto informácie VHJ spracovala a poslala jednotlivým ministerstvám. Ministerstvá zozbierané dáta analyzovali a posunuli v prípade federálnych ministerstiev Štátnej plánovacej komisii a v prípade národných ministerstiev Českej a Slovenskej plánovacej komisii, ktoré pripravili federálne a národné výrobné plány. Napriek tomu rozhodovanie bolo uskutočňované na zá-

---

<sup>10</sup> Ďalej aj ako VHJ.

klade nepravdivých, skreslených dát, ktoré poskytovali VHJ svojim nadriadeným orgánom. Ich snahou bolo minimalizovať výkon a produkciu, ale pri čo možno najväčšom prílive zdrojov. Táto organizačná štruktúra trvala až do druhej polovice 80. rokov. Postupne prebehlo niekoľko reorganizácií automobilového priemyslu, ktoré však nevyriešili problémy, s ktorými tento priemysel bojoval od začiatku 50. rokov. V roku 1987 boli po ekonomických reformách VHJ zrušené a nahradené menšími štátnymi podnikmi, ktoré dostali väčšiu mieru samostatnosti. (Pavlínek, 2008; Židek, 2006)

### **3.2.2 Automobilový priemysel po roku 1989**

Po kolapse socializmu v Československu v roku 1989, prešiel automobilový priemysel hlbokými zmenami. Na začiatku 90. rokov bol český automobilový priemysel zasiahnutý podobnými problémami ako v ostatných krajinách strednej a východnej Európy. Zrútenie exportných trhov a zaužívaných tokov medzinárodného obchodu, prepád na domácom trhu a rapídny nárast podielu západných výrobcov na domácom trhu. (Pavlínek, 2008)

Na druhej strane český automobilový priemysel ťažil z geografickej polohy krajiny, blízko trhom a výrobným sieťam v západnej Európe, lacnej ale kvalifikovanej pracovnej sile a nakoniec aj dlhoročnej tradícii vo výrobe automobilov. Po transformácii v 90. rokoch bol český automobilový priemysel zapojený do globálneho a zároveň integrovaný do európskeho automobilového priemyslu. (Pavlínek, 2002a)

V roku 2006 bola Česká republika druhým najväčším producentom automobilov v strednej a východnej Európe. Na druhej strane ostatné časti automobilového priemyslu, ako výroba nákladných automobilov, motocyklov a traktorov sa po roku 1989 takmer úplne zastavila. Táto situácia je však podobná vo väčšine krajín regiónu strednej a východnej Európy. (Pavlínek, 2002b)

Netreba zabúdať ani na to, že Česká republika je síce závislá na finálnych fázach výroby automobilov vo výrobných závodoch a automobilkách, ale prevažnú väčšinu pracovných miest vytvárajú dodávatelia automobilových komponentov. Títo dodávatelia majú omnoho väčší regionálny, ekonomický význam ako finálny výrobcovia automobilov, pretože generujú príjmy, zamestnanosť, integrujú sa do medzinárodných produkčných sietí a rozširujú produkciu v priemysle a výrobe.

#### **Škoda Auto, a. s.**

Automobilka Škoda Auto je najstaršou automobilkou na území Českej republiky, kde pôsobí už od svojho založenia v roku 1895. Je taktiež jednou z najstarších automobiliek na svete. Spoločnosť založili Václav Laurin a Václav Klement a jej sídlo sa nachádza v Mladé Boleslavi. (Škoda Auto, 2014)

Pád socializmu v Československu v novembri 1989 znamenal pre spoločnosť Škoda obrovský šok. Kvôli nedostatku pracovných síl, ktoré boli typické pre centrálné plánované ekonomiky a vychádzali z neefektívneho využívania pracovnej sily, sa musela Škoda spoliehať v 70. a 80. rokoch na zahraničnú pracovnú silu. V 70. rokoch spoločnosť postavila väznicu vedľa svojho výrobného závodu a v 80. rokoch zamestnávala 1 600 odsúdených a 1 520 vietnamských robotníkov.

Títo pracovníci väčšinou pracovali v hutníckej časti závodu a v lisovni. Po prezidentskej amnestii v roku 1990 väčšina pracovníkov opustila továreň a automobilka Škoda zostala paralyzovaná. Výroba modelu Favorit bola úplne zastavená čo spôsobilo automobilke veľké hospodárske škody. Situáciu sa Škoda snažila čiastočne riešiť novými nezaučenými zamestnancami, medzi ktorými bolo aj 230 vojakov a pracovníkmi presunutými z iných častí výroby. Avšak títo pracovníci nedokázali splniť požadovanú rýchlosť a kvalitu výroby. Tieto faktory viedli k veľkým finančným stratám a k obrovskému zadĺženiu spoločnosti, ktoré v roku 1990 dosiahli 7 miliárd českých korún. Jedinou možnosťou a východiskom z tejto situácie sa javila privatizácia. (Pavlínek, 2008)

Už v 80. rokoch počas návrhu nového vozidla Favorit vedeli manažéri Škody, že bez pomoci zahraničných výrobcov nebudú schopní postaviť kvalitné vozidlo. Idea zahraničného partnera pre spoločnosť Škoda existovala aj na Ministerstve priemyslu. Avšak politické okolnosti nedovolili väčšiu spoluprácu v podobe joint venture pred pádom socialistického režimu. Škoda nebola schopná pokryť dopyt po svojich automobiloch na domácom ani na zahraničnom trhu. Malá výrobná kapacita spôsobovala značné škody. Škoda vďaka veľkému dlhu, ktorý fakticky rástol každý deň, nemohla expandovať a pokryť dopyt po jej automobiloch. Taktiež si nebola schopná zaistiť zahraničný kapitál čo spôsobilo platobné problémy v každodennej prevádzke. Nemohla sa spoľahnúť ani na štátnu pomoc. Jediným riešením tejto situácie a záchranou pred krachom bol zahraničný investor. (Pavlínek, 2002b, 2008)

Do verejného tendra sa prihlásilo 24 zahraničných spoločností, ale iba 8 z nich<sup>11</sup> reálne ponúklo a vyjadrilo záujem o kúpu Škody. Zahraniční výrobcovia automobilov chceli akvizíciou Škody expandovať do krajín strednej a východnej Európy, ako potenciálny nový hlavný trh pre osobné automobily. Veľký záujem zároveň ukázal, že napriek veľkým problémom bola Škoda považovaná za úspešnú spoločnosť s dlhou históriou a skúsenosťami. Investori verili, že Škoda by mohla slúžiť ako vstupná brána na trhy strednej a východnej Európy. (Pavlínek, 2002b, 2008)

Hlavnými podmienkami privatizácie spoločnosti Škoda, ktoré musel investor splniť boli nasledovné:

- zachovanie názvu a značky Škoda,
- závod v Mladé Boleslavi ponechať ako hlavný výrobný závod spoločnosti,
- zdvojnásobiť výrobnú kapacitu zo 180 000 kusov vyrobených automobilov ročne v roku 1990 na 350 000 – 400 000 kusov v roku 2000,
- udržať vzťahy s domácimi dodávateľmi komponentov,
- a udržať aktuálnu zamestnanosť v spoločnosti.

Česká vláda sa chcela uistiť, že Škoda zostane samostatnou značkou a nestane sa iba závodom na výrobu iných značiek. (Pavlínek, 2008)

Po diskusii s 8 potenciálnymi investormi sa Ministerstvo priemyslu rozhodlo zaradiť do užšieho výberu spoločnosti Volkswagen a Renault. Po výraznej súťaži medzi VW a Renaultom a názorom odborov Škody, sa česká vláda rozhodla určiť za víťaza a investora automobilku Volkswagen. Privatizácia Škody nemeckým VW

---

<sup>11</sup> BMW, GM, Renault-Volvo, VW, Ford, Fiat a Mercedes Benz.

bola taktiež preferovaná poradenskou spoločnosťou Price Waterhouse Privatization Services, ktorá radila českej vláde pri výbere investora. 16. apríla 1991 bola podpísaná dohoda medzi Volkswagenom a vládou Českej republiky. Volkswagen prebral výrobný závod Škoda v Mladé Boleslavi a jej sesterské závody v Kvasinách a Vrchlabí bez akýchkoľvek záväzkov. Do roku 1995 Volkswagen celkovo zaplatil za 70% podiel v spoločnosti Škoda okolo 900 miliónov USD. Zvyšných 30 % spoločnosti si ponechala vláda, ktorá plánovala po zvýšení tržnej hodnoty spoločnosti aj tento podiel predať. V roku 2000 sa dokončila kompletná privatizácia spoločnosti a VW zaplatil za zvyšných 30 % 650 miliónov nemeckých mariek, čo bolo približne 12,3 miliardy Kč. Celková hodnota investície dosiahla 2,05 miliardy nemeckých mariek. Volkswagen sa taktiež zaviazal investovať 8,2 miliardy nemeckých mariek medzi rokmi 1991 až 2000. (Ernst & Young, 2012; Pavlínek, 2008)

V minulosti bola zmluva a spolupráca s nemeckým Volkswagenom kritizovaná za nízku predajnú cenu, nevýhodné podmienky pre Českú republiku a príliš mnoho ústupkov zo strany českej vlády. Napriek tomuto faktoru bolo jasné, že Škoda by nebola schopná konkurovať na otvorenom európskom trhu bez výraznejších investícií do modernizácie a expanzie. Predaj Škody nemeckému VW a kvalita joint venture dohody sú hodnotené pozitívne vzhľadom na neskúsenosť českej vlády s takýmto druhom investície. (Pavlínek, 2008)

V súčasnosti Škoda Auto zamestnáva viac ako 24 600 osôb. Značka Škoda je viac ako 20 rokov súčasťou koncernu Volkswagen. Počas tejto doby sa produktové portfólio firmy výrazne rozšírilo, a objem výroby niekoľkokrát zväčšil. Jediným majiteľom spoločnosti Škoda Auto a. s. je spoločnosť Volkswagen Finance Luxemburg S.A. Škoda Auto má výrobné závody v Českej republike ale vozidlá značky Škoda sa vyrábajú aj v Číne, Rusku, Indii, na Slovensku, v Kazachstane a na Ukrajine. (Škoda Auto, 2014, 2015)

### **Toyota Peugeot Citroen Automobile, s. r. o.**

Spoločnosti Toyota Motor Corporation a PSA Peugeot Citroën<sup>12</sup> vytvorili v júli 2001 strategickú alianciu na produkciu malých osobných automobilov pre Európsky trh. Cieľom vytvorenia tejto aliance bola minimalizácia výrobných nákladov a nákladov na vývoj a výskum. V decembri 2001 sa obidve spoločnosti rozhodli postaviť nový spoločný výrobný závod na výrobu malých automobilov pre Európsky trh. Toyota a PSA sa rozhodli vybrať priemyselnú zónu blízko mesta Kolín z dvoch ďalších potenciálnych lokalít, ktoré navrhli Poľsko a Maďarsko. Hlavné kritéria pre rozhodnutie sa pre túto lokalitu zahŕňali polohu v rámci Európy blízko veľkému západoeurópskemu trhu, dostupnosť kvalifikovanej a lacnej pracovnej sily, relatívne dobre vyvinutú dopravnú infraštruktúru a vyvinutý dodávateľský sektor. (Pavlínek, 2008)

Oznámená investícia mala dosiahnuť 1,5 miliardy eur<sup>13</sup>, čo predstavovalo najväčšiu investíciu na zelenej lúke v Českej republike. Česká vláda ponúkla balíček

---

<sup>12</sup> Toyota a PSA.

<sup>13</sup> Prevažná väčšina investície a to 950 miliónov eur investovaná do stavby a vybavenia závodu a 450 miliónov eur investovaných do vývoja a výskumu.

investičných stimulov v hodnote 15 % z celkovej investície TPCA, ktoré zahŕňali dotácie na pracovné miesta vo výške 80 000 Kč za každé vytvorené pracovné miesto, 10 ročné daňové prázdniny, financie na prípravu staveniska v hodnote 900 miliónov Kč a 442 miliónov Kč na výkup pozemkov. Zaviazala sa taktiež pomôcť pri nábore pracovníkov, postaviť 850 bytov pre pracovníkov automobilky a zabezpečiť dopravné napojenie na diaľnicu D5. Produkčná kapacita novej výroby haly bola stanovená na 300 000 kusov nových automobilov a zamestnávať mala približne 3 000 zamestnancov. Ďalších 7 000 pracovných miest vzniklo naprieč dodávateľmi pre TPCA. (TPCA, 2016a; Pavlínek, 2008)

Táto investícia bola realizovaná na princípe joint venture, kde Toyota aj PSA Peugeot Citroën vlastní 50 % základného kapitálu. Toyota je zodpovedná za vývoj a výrobu, zatiaľ čo PSA Peugeot Citroën za nákup a logistiku. Výstavba závodu začala v apríli 2002 a plnohodnotné spustenie prevádzky nasledovalo vo februári 2005. Z predpokladanej sumy 1,5 miliardy eur bolo skutočne preinvestovaných 1,3 miliardy eur. Výstavba výrobného závodu stála 80 miliónov eur a bola zverená českým stavebným firmám, pod dohľadom japonských a francúzskych vlastníkov. Na základe faktov, bola skutočná suma preinvestovaná na území Českej republiky v hodnote 80 miliónov eur z celkovej investície 1,3 miliardy eur.<sup>14</sup>

Podľa údajov zverejnených na webovom portáli TPCA (2016b), dosiahla výroba automobilov v roku 2014 hodnotu 203 105 ks automobilov. Ide o významnejší pokles oproti rokom 2006 až 2010 kedy automobilka každoročne produkovala na hranici svojich výrobných kapacít, teda približne 300 000 automobilov za rok. Skladba výroby jednoznačne predurčuje automobilku k exportu svojich produktov, kde iba 4,19 % vyrobených automobilov sa predalo v Českej republike, zvyšných viac ako 95 %, čo predstavuje približne 195 000, bolo určených na export. Najväčšími exportnými partnermi sú trhy vo Francúzsku, Taliansku, Nemecku, Holandsku a Veľkej Británii. V súčasnosti sa na výrobe automobilov v továrni šetrnej k životnému prostrediu podieľa približne 3 000 zamestnancov. V čase zahájenia výroby bola považovaná továreň týchto dvoch spoločností za najmodernejší výrobný závod na svete.

### **Hyundai Motor Manufacturing Czech, s. r. o.**

Juhokórejská automobilka Hyundai je tretou automobilkou vyrábajúcou osobné automobily, ktorá sa rozhodla postaviť výrobný závod na území Českej republiky. Spoločnosť už v roku 2003 hľadala priestor pre postavenie výrobného závodu sesterskej spoločnosti Kia Motor v strednej Európe. Tak ako v prípade spoločnosti Toyota, aj Hyundai chcel postaviť svoj nový výrobný závod na území Európskej únie, aby sa vyhol clám a obmedzeniam, ktoré uplatňuje Európska únia pre nečlenské krajiny a spoločnosti. Hyundai chcel taktiež využiť prostredie východnej a strednej Európy s relatívne nízkymi mzdovými nákladmi, znížiť menové riziko,

---

<sup>14</sup> 650 miliónov eur investovaných vo Francúzsku a Japonsku na vývoj a výskum nových automobilov, 400 miliónov eur na technologické vybavenie a 170 miliónov eur na stroje a vybavenie pre dodávateľov TPCA.

pre ktoré sa automobily vyrábané v Južnej Kórei stávali menej konkurencieschopné na svetovom trhu. (Pavlínek, 2008; Žídek, 2006)

V konečnom výbere krajín pre novú automobilku figurovalo Maďarsko, Poľsko, Česká republika a Slovensko. Spoločnosť Hyundai sa rozhodla postaviť výrobný závod pre svoju sesterskú značku KIA práve na Slovensku. Českí a Maďarskí vyjednávači považovali výšku štátnych stimulov, ktoré požadovala KIA za príliš vysokú. Taktiež náklady spojené s príchodom automobilky považovali za príliš vysoké a prevažujúce prípadné výhody novej investície. Najdôležitejším faktorom, pre ktorý sa rozhodla spoločnosť Hyundai postaviť výrobný závod na Slovensku pri meste Žilina bola vyššia cena práce na území Českej republiky ako na Slovensku. (Pavlínek, 2008)

V septembri 2005 sa Hyundai rozhodol vybudovať druhú výrobnú prevádzku v Európe. Pre investíciu v hodnote 800 miliónov až 1 miliardu eur, s produkciou 300 000 automobilov za rok a približne 3 000 zamestnancami sa rozhodol vybrať niektorú z krajín ako Česká republika, Poľsko a Maďarsko. Pre Českú republiku hovoril fakt, že sesterský závod KIA sa nachádza iba sto kilometrov od plánovaného nového závodu Hyundai pri obci Nošovice. Táto výhoda mohla byť využitá pri plánovanom zdieľaní dodávateľov a vzájomnej výmene vyrobených komponentov pre obe automobilky. Taktiež väčšia vzdialenosť od konkurenčnej Škody a závodu TPCA bola pozitívnym faktorom. Po vybudovaní závodu malo vzniknúť 3 000 až 5 000 pracovných miest v dodávateľskom priemysle. (Hyundai, 2016; CzechInvest, 2015)

Hyundai si aj na základe vyjednávania o investičných stimuloch vybral Českú republiku. Česká vláda sa zaviazala poskytnúť daňové úľavy vo forme daňových prázdnin v hodnote 1,3 miliardy Kč, 200 000 Kč na každé vytvorené pracovné miesto, 350 miliónov Kč na rekvalifikáciu zamestnancov a 740 miliónov Kč na nákup pozemkov. Vláda sa taktiež zaviazala vyplatiť priame dotácie s ohľadom na reálnu výšku investície. Tieto investičné stimuly však boli obmedzené právom Európskej únie, ktoré povoľuje maximálne investičné stimuly do výšky 15 % z celkovej investície. Dôležitosť celej investície spočívala aj vo vytvorení tisícok pracovných miest v regióne, ktorý kvôli reštrukturalizácii ťažkého priemyslu trpel výraznou mierou nezamestnanosti. (Pavlínek, 2008 a 2002b; CzechInvest, 2015; Hyundai, 2016)

Hyundai na svojej webovej stránke (2016) uvádza, že podľa názorov expertov, bol tento výrobný závod v čase uvedenia do prevádzky najmodernejším závodom pre výrobu automobilov v Európe. V súčasnosti sa v závode vyrába nad 300 000 automobilov ročne.<sup>15</sup> Ďalej uvádzajú, že výrobný závod je výbornou pracovnou príležitosťou pre občanov Českej republiky a zvlášť obyvateľov Moravskoslezského kraja, ktorí predstavujú 97 % všetkých zamestnancov. Celkový počet zamestnancov závodu je 3 400 pracovníkov a bolo vytvorených ďalších 7 000 pracovných miest u subdodávateľských firiem.

---

<sup>15</sup> V roku 2014 vyrobených 307 450 automobilov a v roku 2015 342 200 automobilov.

### 3.3 Automobilový priemysel na území Slovenskej republiky

V polovici 20. storočia bola slovenská časť Československa výrazne zaostalejšia ako česká časť. V hospodárstve dominoval ľahký priemysel a agrárna výroba, v ktorej bola zamestnaná značná časť pracujúceho obyvateľstva. Až na začiatku 70. rokov sa začali budovať začiatky automobilového priemyslu aj na území Slovenskej republiky. Dovtedy v hospodárstve dominoval výrazný ťažký zbrojársky priemysel. (Mišúnová a Mišún, 2009)

#### 3.3.1 Automobilový priemysel pred rokom 1989

Automobilový priemysel sa v bývalom Československu začal rozvíjať už na začiatku 20. storočia, no celá výroba bola sústredená na českom území. Špeciálne v regióne rozprestierajúcom sa od Prahy po Liberec. Základy automobilového priemyslu sa na území Slovensku boli položené až po 2. svetovej vojne. (Pavlínek, 2008; Odkladal, 2015)

České spoločnosti operujúce v automobilovom priemysle založili pobočky a odštepne závody na území Slovenska, ako dôsledok oficiálnej politiky regionálneho rozvoja a industrializácie Slovenska a vďaka silným slovenským politickým tlakom. Príkladom môže byť spoločnosť Tatra Kopřivnice, významný český podnik vyrábajúci úžitkové a osobné automobily, ktorý zveril časť svojej produkcie slovenským strojárom. Na základe nariadenia vlády a plánovacej komisie bolo v roku 1957 a 1958 rozhodnuté o začatí výroby v rôznych slovenských mestách ako Bánovce nad Bebravou, Čadca a Bratislava. (Odkladal, 2015)

Koncom 60. rokov bolo zrejmé, že slovenský automobilový priemysel výrazne zaostáva za vyspelými krajinami. Kým v západných krajinách sa podieľal 20 % na celkovej priemyselnej produkcii, na Slovensku dosahovala produkcia automobilov na celkovej priemyselnej produkcii iba 9 %. Napriek 70 ročnej histórii automobilovej výroby v Československu, Slovensku neprineslo toto odvetvie žiadnu výraznejšiu inováciu. Až nedostatok osobných motorových vozidiel viedol k významnejšiemu presunu výroby na územie Slovenska. Výroba automobilov v mladoboleslavskej Škode nebola dostatočná. Pre nedostatok kvalifikovaných zamestnancov nebolo možné dosiahnuť ročnú produkciu 120 000 vozidiel Škoda 1000MB. (Pavlínek, 2008)

Trnavské automobilové závody vznikli v roku 1967 ale výroba v týchto závodoch sa začala až v roku 1973, keď firmy Praga a Tatra Kopřivnice presunuli časť produkcie na Slovensko. Onedlho začala firma produkovať aj svoje vlastné vozidlá. (Odkladal, 2015)

V roku 1971 boli v Bratislave založené Bratislavské automobilové závody. Snahou automobilky z Mladé Boleslavi bola produkcia áut na Slovensku. Slovenská vláda začala rokovanie s automobilkami Alfa Romeo a Renault o začatí výroby na našom území. Primárnou snahou bolo reštrukturalizovať značne zbrojársky orientovaný priemysel, ktorý produkoval viac ako polovicu celkovej slovenskej výroby. Tento plán sa však najmä s politických dôvodov neuskutočnil. Výroba osobných automobilov v BAZ sa naplno spustila až na začiatku 80. rokov. V tomto čase sa v závodoch vyrábali autá mladoboleslavskej Škody. Postupné zvyšovanie produk-

cie vyvrcholilo v roku 1985 kedy dosiahla takmer 17 tisíc kusov osobných áut. V roku 1987 sa však s montážou tohto modelu skončilo a tovareň mala slúžiť na produkciu úžitkových áut. (Pavlínek, 2008; Odkladal, 2015)

### **3.3.2 Automobilový priemysel po roku 1989**

Výroba úžitkových automobilov v BAZ sa ale nezrealizovala. Zrútenie trhov bývalého RVHP malo za následok obrovský prepad odbytu automobiliek na území Slovenska. V TAZ sa snažili zmodernizovať model Š-1203, ale v roku 1993 prišlo k úplnému utlmeniu výroby. V roku 1996 sa podarilo výrobu v týchto závodoch oživiť. Začali sa tu vyrábať úžitkové vozidlá a nové vozidlá TAZ-1500 a TAZ-1900. Avšak spolupráca so spoločnosťou VAB-Sipox skončila po niekoľkých rokoch neúspechom. Vozidlá vyrábané v týchto závodoch sa stali koncepčne zastaranými a v roku 1999 Trnavské automobilové závody zanikli. História Bratislavských automobilových závodov skončila ich predajom nemeckému koncernu Volkswagen AG. Dňa 30. mája 1991 bola založená spoločnosť Volkswagen Bratislava, s. r. o., s 80% podielom VW a 20% podielom BAZ. (Odkladal, 2015; Pavlínek, 2008)

Podstatnú časť súčasného automobilového priemyslu reprezentujú tri automobilky, ktoré sú súčasťou zahraničných koncernov, spolu so svojimi dodávateľmi.

#### **Volkswagen Slovakia, a. s.**

Počas transformácie v rokoch 1990 a 1991 sa rozhodovalo o budúcnosti slovenského automobilového priemyslu. Väčšina investorov mala záujem o spoločnosť Škoda v Mladé Boleslavi, ktorej závod mal kapacitu takmer 200 000 vyrobených automobilov ročne. (Odkladal, 2015)

Odporúčenie od Ministerstva hutníctva, strojárstva a elektrotechniky viedlo k tomu, že vláda povolila vyjednávanie so zahraničnými investormi. Československá vláda oslovila 12 výrobcov automobilov, z toho 6 poslali svoje ponuky. Do finálnej fázy sa dostali 3 ponuky, konkrétne od spoločností General Motors, Volkswagen a Renault. Najväčší favorit súťaže, spoločnosť General Motors, však požadovala obrovské štátne stimuly a dotácie, ktoré si slovenská strana nemohla dovoliť. Volkswagen si uvedomoval strategickú polohu, kvalifikovanú, dostupnú a lacnú pracovnú silu. Víťazom sa po predložení finálnej ponuky stal nemecký koncern Volkswagen, s ktorým vláda a BAZ podpísali 12. marca 1991 dohodu o vytvorení novej spoločnosti. (Mišúnová a Mišún, 2009; Odkladal, 2015)

V počiatočnom období mali BAZ fungovať len ako záloha a kapacitná rezerva Volkswagenu v prípade dynamickejšieho vývoja na svetovom trhu s automobilmi. Volkswagen sa nakoniec rozhodol spustiť výrobu a začal vyrábať 30 000 vozidiel ročne, produkovať prevodovky a začal budovať dodávateľskú sieť. (Odkladal, 2015)

Počiatočnou investíciou 48 miliónov nemeckých mariek získali 80% podiel v novej spoločnosti Volkswagen Slovakia, s. r. o. 20% vlastníkom podniku boli BAZ. Prvé vozidlá sa začali vyrábať v decembri 1991. V roku 1999 sa mení na akciovú spoločnosť, ktorej jediným vlastníkom je koncern Volkswagen. Bratislavský závod sa v priebehu 90. rokov stal významnou súčasťou koncernu. Jedinú štátnu pomoc, ktorú Volkswagen za svojho pôsobenia na Slovensku dostal bola daňová úľava vo



výške 14,3 milióna eur v roku 2008 pri investičných nákladoch 300 miliónov eur a vytvorení nových 760 pracovných miest. (Mišúnová a Mišún, 2009; MHSR, 2016)

Z oficiálnej stránky (2016) je možné sa dozvedieť, že v súčasnosti je najväčším a najdlhšie fungujúcim výrobcom automobilov v Slovenskej republike. Počet zamestnancov narástol od roku 1991 zo 112 pracovníkov na 9 900 zamestnancov v roku 2014. Výroba osobných automobilov dosiahla v roku 2014 hodnotu 394 474 kusov. 99,7 % jeho produkcie smeruje na export do 148 krajín. Najvýznamnejším partnerom sú trhy v Nemecku s 33,7 %, Číne so 17,5 % a USA s podielom 11,3 %. Narastá význam trhov v Číne, USA a Rusku.

Významným faktorom rozvoja automobilového priemyslu na Slovensku bola schopnosť Volkswagenu pritiahnúť svojich dodávateľov na územie Slovenska. Tento fakt mal výraznú váhu aj pre ďalšie automobilky, ktoré sa po roku 2000 rozhodli investovať na Slovensku a založili svoje závody. (Odkladal, 2015)

### **PSA Peugeot Citroën Slovakia, s. r. o.**

Druhá automobilka ktorá sa rozhodla investovať na Slovensku a postaviť výrobný závod je spoločnosť PSA Peugeot Citroën. Závod v Trnave je najmodernejším výrobným komplexom celej skupiny PSA. Najvýraznejšie faktory, ktoré rozhodli, že automobilka postaví svoj nový výrobný závod v Trnave boli kvalifikovaná pracovná sila a výborná dopravná dostupnosť. Investičné náklady celého projektu dosiahli 1,075 miliardy eur a v tom čase bola považovaná za najväčšiu investíciu na zelenej lúke v celej histórii Slovenskej republiky. Výstavba závodu začala v roku 2003 a plná výroba odštartovala v roku 2006. Kapacita výrobného závodu bola stanovená na 300 000 vyrobených automobilov ročne. (Mišúnová a Mišún, 2009)

Slovenská vláda výrazne podporila francúzskeho investora, ktorému na vytvorenie 3 500 pracovných miest prispela sumou 8 132 510 eur. Výraznú sumu predstavovala aj dotácia na hmotný a nehmotný investičný majetok, ktorá bola vo výške 84 556 960 eur. Ďalším príspevkom bol príspevok na rekvalifikáciu vo výške 15 933 081 eur a na koniec daňové úľavy predstavovali sumu 13 044 388 eur. Celkovo bola táto investícia podporená sumou viac ako 166 miliónov eur. (MHSR, 2016)

Automobilka v súčasnosti zamestnáva približne 3 500 pracovníkov v troch smenách. Výroba automobilov za rok 2014 dosiahla 256 200 vozidiel. Najvýznamnejšími exportnými trhmi automobilky sú Taliansko, Veľká Británia a Francúzsko a v prípade Ázie Taiwan. (PSA, 2016b)

### **Kia Motors Slovakia, s. r. o.**

V roku 2004 kórejská spoločnosť KIA podpísala so slovenskou vládou zmluvu, ktorá znamenala príchod tretej automobilky na Slovensko. Svoj závod sa rozhodla postaviť pri meste Žilina na severozápadnom Slovensku. Bola prvou výrobnou prevádzkou tejto spoločnosti v Európe. Dôvodom expanzie bolo zvyšovanie dopytu a trhového podielu na európskom trhu. (Mišúnová a Mišún, 2009)

Spoločnosť začala s prevádzkou závodu v marci 2004 a radí s k jednej z najrozsiahlejších a najväčších investícií v celej histórii Slovenska. Rekordne rýchly čas výstavby závodu, ktorý trval len 28 mesiacov, umožnil spustiť plnohodnotnú

výrobu už v roku 2006, v podobnom čase ako francúzsky PSA. (Mišúnová a Mišún, 2009)

Tak ako v prípade PSA, aj v prípade spoločnosti KIA vláda podporila túto investíciu v celkovej hodnote 925 503 884 eur rôznymi investičnými stimulmi, dotáciami a daňovými úľavami. Za 2 391 vytvorených nových pracovných miest dostala 6 965 744 eur, príspevok na rekvalifikáciu zamestnancov bol v hodnote 15 226 714 eur a dotácia na kúpu hmotného a nehmotného investičného majetku dosiahla hodnotu 157 555 932 eur. Spolu tak kórejská automobilka dostala takmer 180 miliónov eur. (MHSR, 2016)

Podľa štatistík uverejnených na internetových stránkach spoločnosti (2016b) vyrobila spoločnosť v roku 2014 323 720 automobilov čím prekročila plánovanú kapacitu závodu a zamestnávala 3 526 pracovníkov. Najdôležitejšími exportnými trhmi spoločnosti boli Ruská federácia s podielom 18 %, Veľká Británia s podielom 13 %, Nemecko, kam smerovalo 9 % produkcie a do Talianska aj Španielska bolo vyvezených 6 % celkovej výroby.

## 4 Aktuálne postavenie českého a slovenského automobilového priemyslu

Kapitola popisuje súčasné postavenie automobilového priemyslu v oboch sledovaných krajinách, ako v Českej tak i Slovenskej republike. Je rozdelená do 4 oblastí, na ktoré má automobilový priemysel výraznejší vplyv. Ide predovšetkým o oblasti ako trh práce a zamestnanosť, priemyselná produkcia, export a porovnanie produkcie českého a slovenského automobilového priemyslu v rámci svetového automobilového priemyslu. Každá podkapitola bude zhodnotená z pohľadu Českej a Slovenskej republiky.

V závere kapitoly sú zhodnotené všetky predošlé poznatky a sú stručne popísané silné a slabé stránky automobilového priemyslu a zároveň aj budúce riziká a príležitosti formou SWOT, ktorá spája všetky spomenuté ukazovatele. Po zohľadnení všetkých skúmaných faktorov je vyslovený záver a autorovo odporúčanie o ďalšom vývoji automobilového priemyslu a jeho vplyvu na celkovú ekonomiku oboch krajín.

### 4.1 Zamestnanosť a trh práce

V tejto podkapitole bude venovaná pozornosť vplyvu automobilového priemyslu na trh práce a zamestnanosť v Českej a Slovenskej republike. Popísaný bude podiel automobilového priemyslu, respektíve sektoru vyrábajúceho motorové vozidlá na celkovú zamestnanosť a podiel zamestnanosti v automobilovom priemysle na zamestnanosť v sektore priemyslu v oboch krajinách. V ďalšej časti podkapitoly sú porovnávané priemerné mzdy v odvetví automobilového priemyslu a ich porovnanie oproti priemerným mzdám v hospodárstve a v priemysle.

#### 4.1.1 Situácia v Českej republike

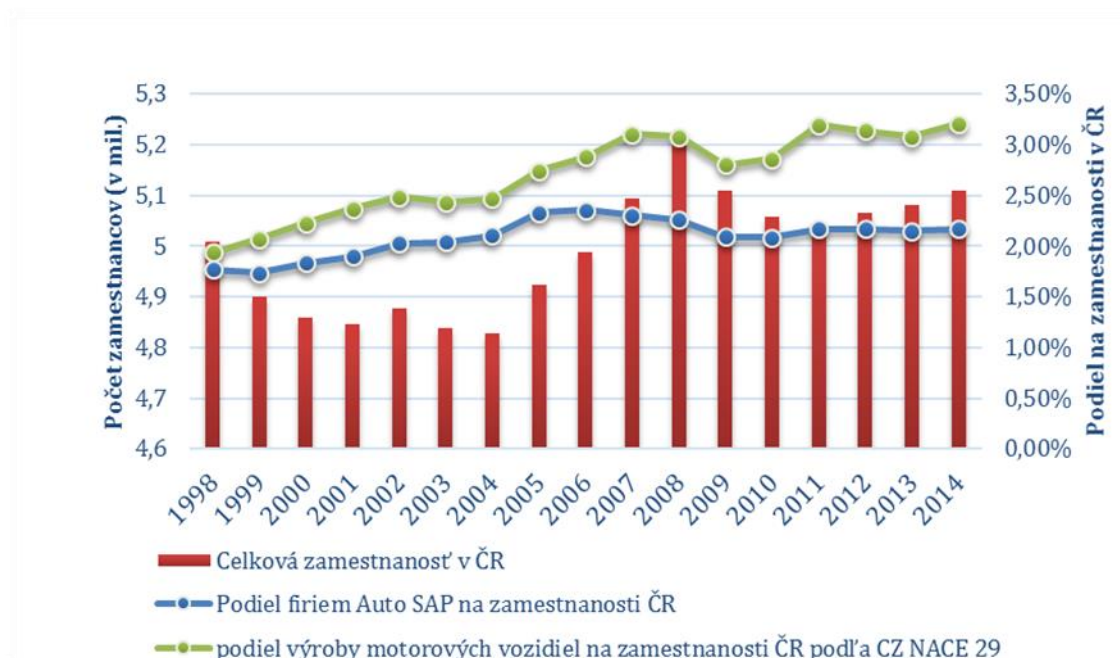
V nasledujúcom grafe sú zobrazené na jednej strane údaje o celkovej zamestnanosti v Českej republike od roku 1998 a zároveň podiel zamestnanosti firiem pôsobiacich v rámci Združenia automobilového priemyslu<sup>16</sup>. Tretím ukazovateľom v grafe je podiel sektoru výroby motorových vozidiel na celkovej zamestnanosti v ČR.

Ako je možné z grafu vidieť, automobilový priemysel zamestnáva relatívne významnú skupinu ľudí, čo potvrdzuje aj fakt, že na konci roku 2014 zamestnával 3,21 % všetkých zamestnancov, čo v absolútnom vyjadrení predstavuje 164 000 ľudí. Tento pomer sa môže na prvý pohľad zdať nevýznamný pre celkovú ekonomiku krajiny, avšak zaujímavejšie je pozorovanie dlhodobého trendu. Od roku 1998 kedy dosahoval podiel zamestnanosti v automobilovom priemysle na celkovej zamestnanosti 1,94 %, čo predstavuje niečo viac ako 88 000 ľudí, sa tento ukazovateľ každoročne zvyšoval. K výraznému poklesu prišlo až v čase prepuknutia hospodárskej krízy, kedy o prácu v tomto odvetví prišlo približne 17 000 ľudí, čo predstavovalo pokles o takmer 11 %. Rozdiel medzi údajmi, ktoré publikuje Zdr-

---

<sup>16</sup> Ďalej aj ako SAP.

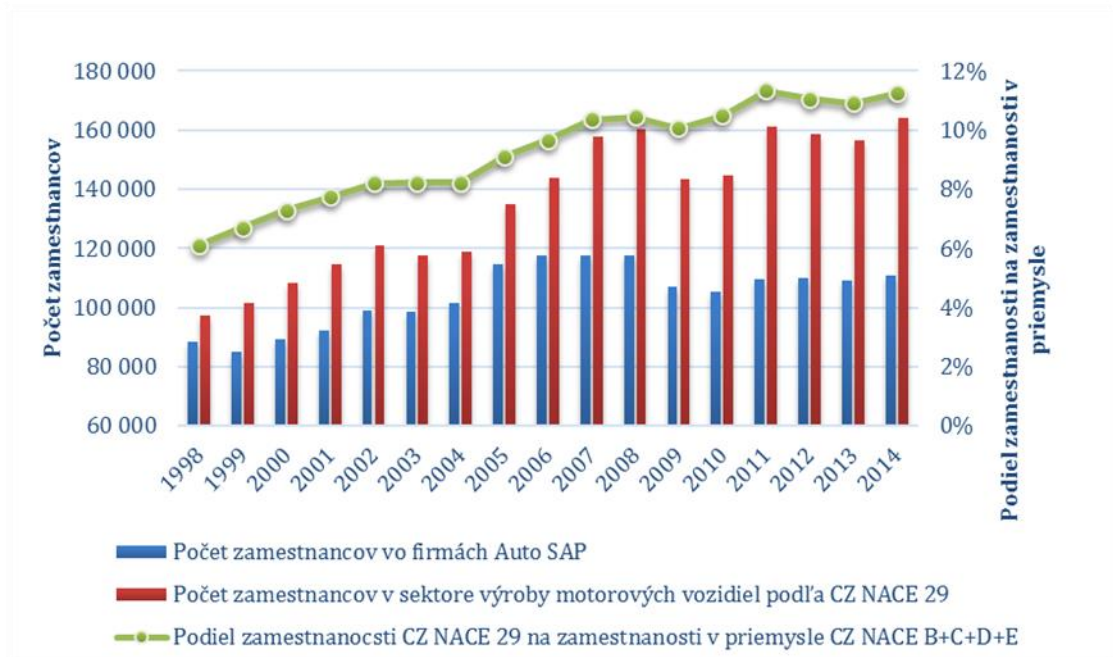
ženie automobilového priemyslu a údajmi Českého štatistického úradu je daný hlavne faktom, že sektor výroby motorových vozidiel obsahuje aj také firmy, ktoré nie sú členmi združenia, ale vyrábajú komponenty pre automobilový priemysel. Preto je podstatnejší údaj o zamestnanosti v celom automobilovom priemysle.



Graf 1 Počet zamestnancov v ČR (v mil.)  
Zdroj: SAP, 2016a; ČSÚ, 2016a; vlastné spracovanie a výpočet

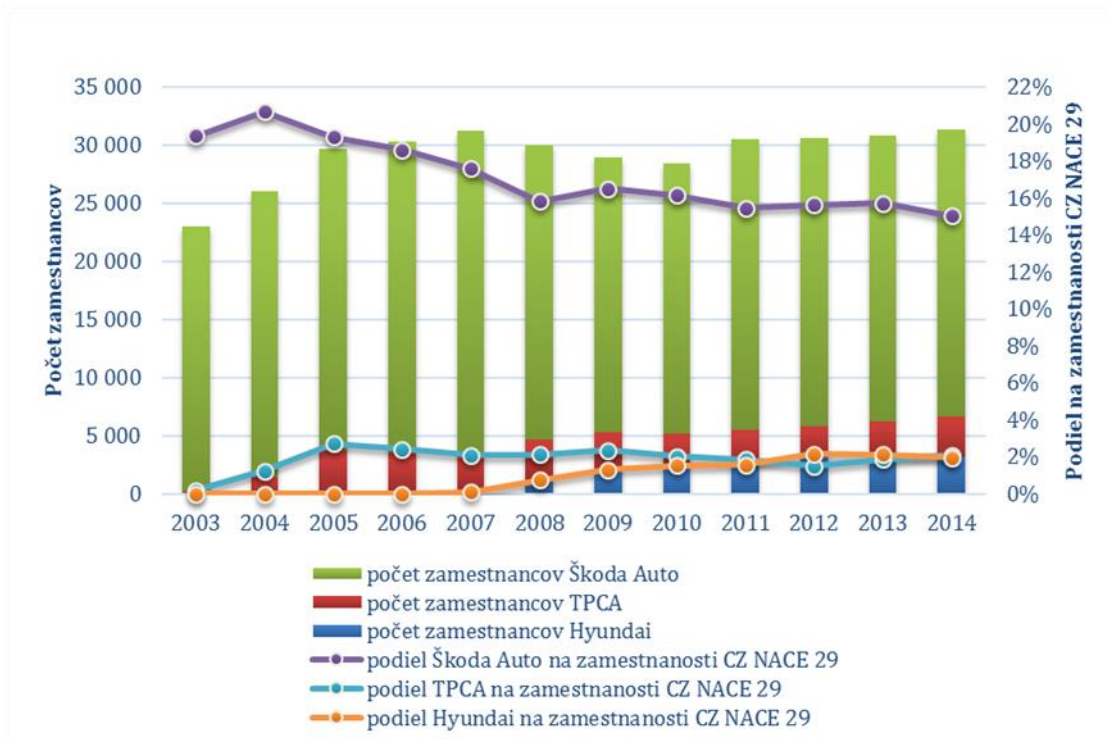
Ako už bolo spomenuté, zamestnanosť v automobilovom priemysle je pre celkovú zamestnanosť v Českej republike podstatná. Čiastočne skresľujúcim faktom sa v tomto prípade javí zjednodušenie a to vykazovanie podielu na celkovej zamestnanosti v rámci celej Českej republiky. Je zjavné, že najväčšími zamestnávateľmi v automobilovom priemysle sú samotné automobilky, kde pracuje niekoľko tisíc ľudí. V prípade problémov v automobilovom priemysle, ktoré zvyčajne nastávajú v obdobiach hospodárskych kríz a recesií, sa tento regionálny vplyv ešte znásobí a postihnuté sú najmä regióny, v ktorých konkrétna automobilka pôsobí. Umocnený je aj fakt, že dodávateľské firmy sú vzdialené iba niekoľko desiatok, maximálne sto kilometrov od výrobného závodu, a tieto firmy zamestnávajú ďalších niekoľko desiatok tisíc zamestnancov.

Na grafe 2 je vidieť, že podiel zamestnanosti v odvetví výroby motorových vozidiel na celkovej zamestnanosti v priemysle sa od konca 90. rokov takmer zdvojnásobil. V roku 1998 dosahoval tento podiel hodnotu 6,11 % a na konci 2014 hodnotu 11,25 %. Počas tohto obdobia ubudlo v priemysle 132 000 pracovných miest. V prípade problémov v automobilovom priemysle môže tento stav spôsobiť výrazný pokles z hľadiska celkovej zamestnanosti v priemysle.



Graf 2 Počet zamestnancov v automobilovom priemysle v ČR  
 Zdroj: SAP, 2016a; ČSÚ, 2016a; vlastné spracovanie a výpočet

Nasledujúci graf zobrazuje celkovú zamestnanosť v troch existujúcich automobilkách na území Českej republiky. Z grafu je možné vidieť aj percentuálne zastúpenie zamestnanosti v automobilkách na celkovej zamestnanosti vo výrobe motorových vozidiel.



Graf 3 Počet zamestnancov v automobilkách v ČR

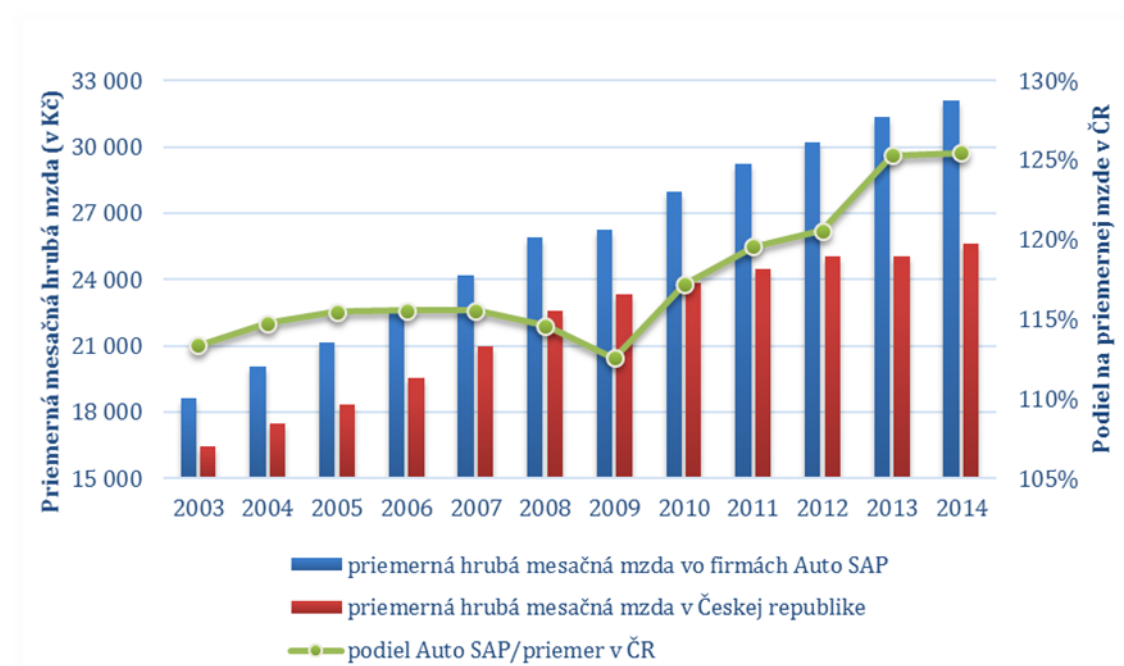
Zdroj: ČSÚ, 2016a; Škoda Auto, 2016; TPCA, 2016c; Veřejný rejstřík a sbírka listin, 2016; vlastní spracovanie a výpočet

Škoda Auto neprešla v oblasti zamestnanosti za poslednú dekádu výraznejšou zmenou. V roku 2003 zamestnávala celkovo materská spoločnosť Škoda s tromi výrobnými závodmi takmer 23 000 ľudí. Ich počet sa vzhľadom na vysokú absolútnu hodnotu zamestnancov v čase zásadne nemenil a v roku 2014 dosahoval počet zamestnancov spoločnosti 24 631 pracovníkov. Zaujímavým ukazovateľom je podiel zamestnanosti v automobilke na celkovej zamestnanosti v sektore výroby vozidiel. Z predošlých grafov bolo zjavné, že počet ľudí pracujúcich v tomto odvetví za posledných 15 rokov výraznejšie narástol, avšak v prípade Škody, bol tento rast pomalší. To spôsobilo pokles podielu Škody na celkovej zamestnanosti z približne 21 % v roku 2004 na 15 % v roku 2014. To dokazuje, že samotná automobilka v rámci svojho regiónu pôsobenia nepocítila výraznejší nárast počtu zamestnancov, čo je z jednej strany dané obmedzeniami vo výrobnej kapacite závodov a taktiež neustálemu zvyšovaniu produktivity práce. Väčšina pracovných miest teda vznikla v subdodávateľských firmách, ktoré dovážajú a vyrábajú komponenty pre jednotlivé automobilky.

Zostávajúce dve automobilky, ktoré začali svoj príbeh v Českej republike tzv. investíciou na zelenej lúke postupne získavajú významnejšie postavenie aj na trhu práce a zamestnanosti. V prípade automobilky TPCA, ktorá spustila ostrú výrobu v roku 2005, počet zamestnancov postupne rástol a v roku 2014 dosiahol hodnotu 3 464 zamestnancov. Jej podiel na celkovej zamestnanosti predstavoval v tomto roku 2,1 %.

Tretou automobilkou, ktorá zahájila činnosť v roku 2008 je juhokórejský Hyundai. Taktiež ako v prípade TPCA, Hyundai postupne získava výraznejšie postavenie v oblasti zamestnanosti, hlavne v regióne Ostravy. V roku 2014 zamestnával 3 212 ľudí a jeho podiel na zamestnanosti dosiahol 2 %.

Druhou významnou charakteristikou trhu práce je okrem zamestnanosti aj rozloženie a výška miezd. V nasledujúcom grafe 4 je možné vidieť, ako sa vyvíjali mzdy vo firmách zapojených do Združenia automobilového priemyslu a ich podiel na priemernej mzde v Českej republike. Z uvedených údajov je viditeľné, že zamestnanci pracujúci vo firmách ktoré sú členmi SAP zarábajú v priemere viac, ako je priemerná hrubá mesačná mzda v Českej republike. Zaujímavý je aj trend, kde v roku 2003 rozdiel medzi mzdami v členských firmách SAP dosahoval približne 13,5 % v prospech firiem zapojených do SAP. Tento rozdiel sa, až na roky 2008 a 2009, ktoré boli najviac zasiahnuté svetovou hospodárskou krízou, neustále zvyšuje a v súčasnej dobe dosahuje už 25 %.

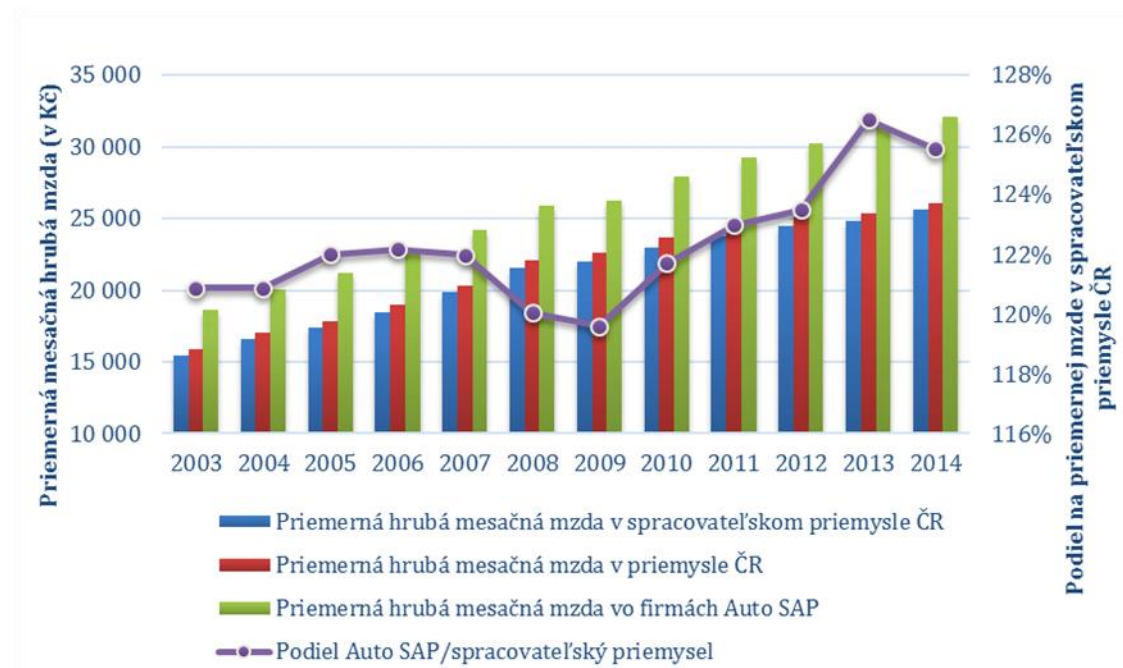


Graf 4 Priemerné mzdy v Českej republike  
Zdroj: SAP, 2016b; ČSÚ, 2016b; vlastné spracovanie a výpočet

Tieto štatistiky čiastočne upravujú skreslený pohľad verejnosti, že v automobilovom priemysle a vo firmách dodávajúcich pre tento priemysel je výška miezd nižšia alebo rovnaká ako je priemer v národnom hospodárstve. Verejnosť častokrát vníma tieto pracovné miesta iba ako montážne pozície, bez väčšej zodpovednosti a náročnosti.

V ďalšom grafe je znázornená výška mzdy v priemysle, ktorá je takmer identická so mzdami v spracovateľskom priemysle, kam patrí aj automobilový priemysel. Mzdy vo firmách zapojených do SAP sú opäť výrazne vyššie, ako hladina miezd v celom priemysle. Tieto firmy a ich úroveň miezd môžeme považovať za reprezentatívnu vzorku a teda tieto úrovne miezd môžeme generalizovať na celý automobi-

lový priemysel, pretože z predošlých štatistík bolo viditeľné, že zamestnávajú takmer 70 % pracovníkov výroby motorových vozidiel. Rastúci trend, ktorý je znázornený na grafe, je podobný ako v prípade podielu miezd v rámci SAP na priemernej mzde v Českej republike. Od roku 2003 do roku 2014 sa tento rozdiel zväčšil z 21 % na takmer 26 %.



Graf 5 Priemerné mzdy v priemysle ČR a vo firmách SAP  
Zdroj: SAP, 2016b; ČSÚ, 2016b; vlastné spracovanie a výpočet

Vyššia úroveň miezd v automobilovom sektore môže byť spôsobená aj faktom, že veľká časť podnikov, pôsobiacich v tomto priemysle sú podniky väčšieho rozsahu, teda že počet zamestnancov nezriedka presiahne 100, vo veľkých firmách 500 zamestnancov. Špecifickým prípadom sú samotné automobilky, kde sa počty zamestnancov rátajú na tisíce, respektíve v prípade Škody na viac ako dvadsaťtisíc zamestnancov. Vďaka silným odborom, ktoré často v týchto spoločnostiach fungujú, umožňujú zamestnancom vyjednať výhodnejšie podmienky. Taktiež aj relatívne vyššie zisky týchto spoločností majú za následok väčší tlak na pravidelné nadpriemerné zvyšovanie miezd. Ďalšou možnosťou vyššej priemernej mzdy je skutočnosť, že v mnohých prípadoch ide o kvalifikovanú a veľmi zodpovednú prácu a na jej vykonávanie treba skúsených a zodpovedných zamestnancov. Tak isto pri založení novej spoločnosti sú potrební nie len noví, ale aj skúsení pracovníci, ktorých musia firmy prilákať vyšším mzdovým ohodnotením.

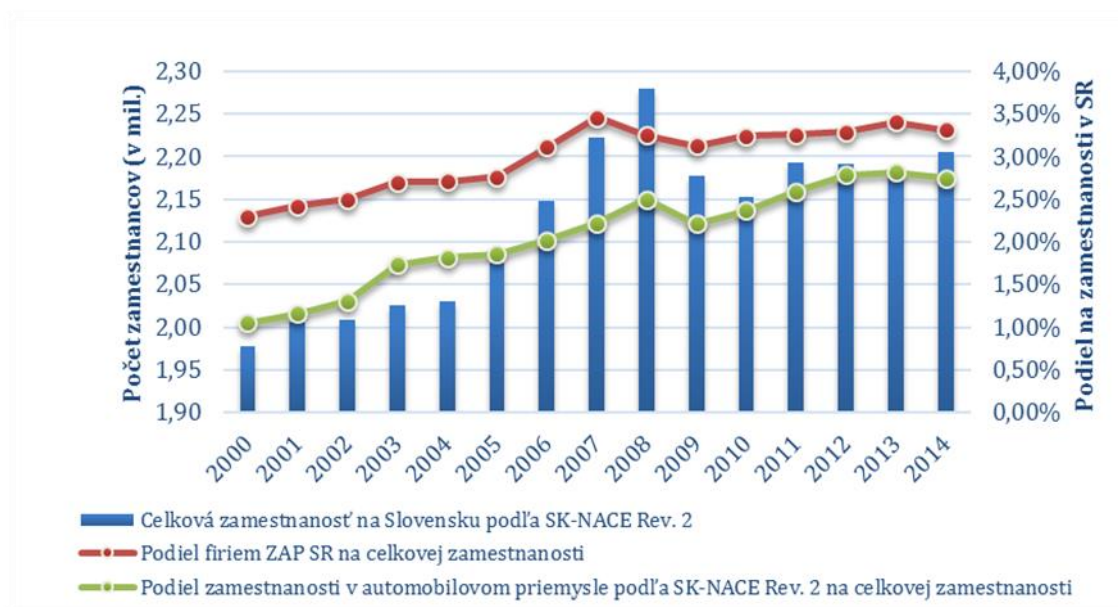
Tento fakt dokladá aj kolektívne vyjednávanie konané v spoločnosti Škoda Auto na začiatku roka 2015, kedy odbory požadovali zvýšenie miezd o 5 %. Spoločnosť nechotou zvýšiť v tejto výške mzdy argumentovala, že priemerná hrubá mzda na robotníckej pozícii je 34 000 českých korún, čo je o 6 800 korún viac ako priemerná mzda v krajine. Taktiež upozornila na fakt, že táto priemerná robotnícka mzda v spoločnosti Škoda je o polovicu väčšia ako priemer v iných sektoroch a o



tretinu vyššia ako v celom českom automobilovom priemysle a ďalším navyšovaním sa tieto rozdiely iba prehĺbia. (iDNES, 2015)

#### 4.1.2 Situácia v Slovenskej republike

V prípade Slovenskej republiky je možné na nasledujúcom grafe pozorovať, že vplyv automobilového priemyslu je v porovnaní s Českou republikou v súčasnej dobe podobný a zrovnateľný. Firmy, ktoré sú členmi Zväzu automobilového priemyslu<sup>17</sup> sa podieľali 3,3 % na celkovej zamestnanosti v Slovenskej republike. Treba však zdôrazniť, že niektoré firmy, ktoré sú členmi ZAP, síce dodávajú komponenty pre automobilový priemysel, ale nemusia ísť o ich primárnu činnosť. Z toho dôvodu je zahrnutý do porovnania aj ďalší ukazovateľ, ktorý vyjadruje podiel zamestnanosti vo výrobe motorových vozidiel podľa klasifikácie ekonomických činností na celkovej zamestnanosti v hospodárstve. Tak isto ako v prípade Českej republiky sa na prvý pohľad nemusí tento podiel zdať nijak extrémny. Dôležitejšie je aj v tomto prípade pozorovanie trendu.



Graf 6 Počet zamestnancov v SR (v mil.)  
Zdroj: ŠÚSR, 2016a; ZAP SR, 2013; vlastný výpočet a spracovanie

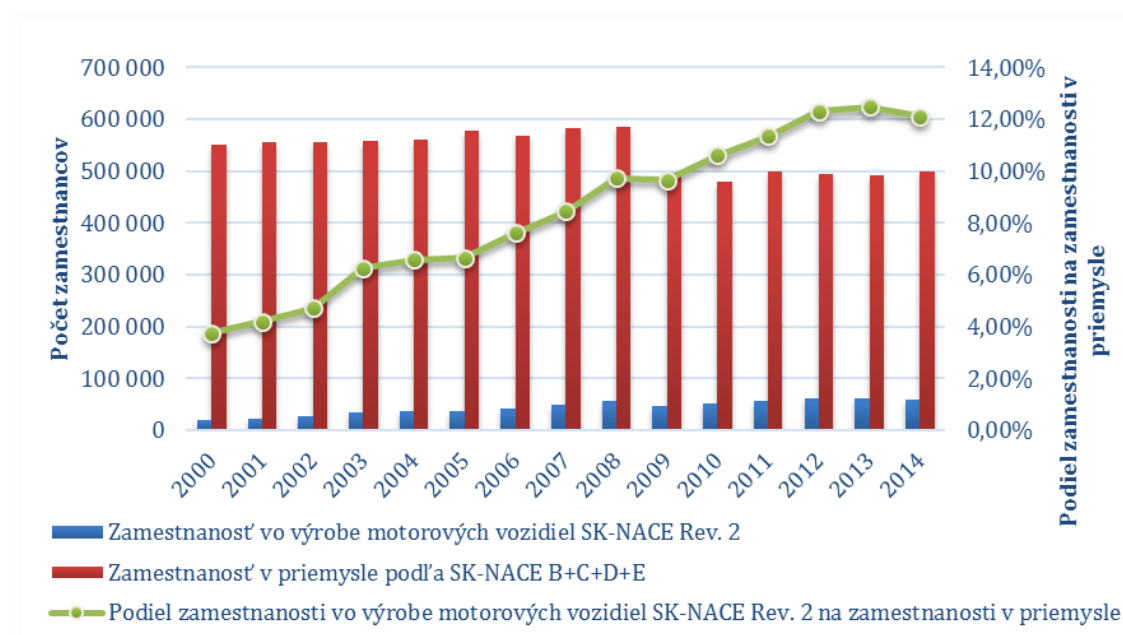
V prípade tohto ukazovateľa sa podiel zamestnaných ľudí vo výrobe automobilov od roku 2000 zvýšil z približne 1 % na súčasných 2,75 %. V absolútnych číslach je tento nárast ešte výraznejší. Kým v roku pracovalo v tomto odvetví 20 741 ľudí, v roku 2014 to bolo takmer trojnásobok, približne 60 500 zamestnancov. Celková zamestnanosť sa avšak zvýšila iba o 227 000 ľudí, to je o 11,5 %.

V prípade Slovenskej republiky je teda pozorovateľný výraznejší nárast podielu zamestnanosti v automobilovom priemysle na celkovej zamestnanosti ako v prípade Českej republiky. Tento fakt je z veľkej časti spôsobený aj historickými

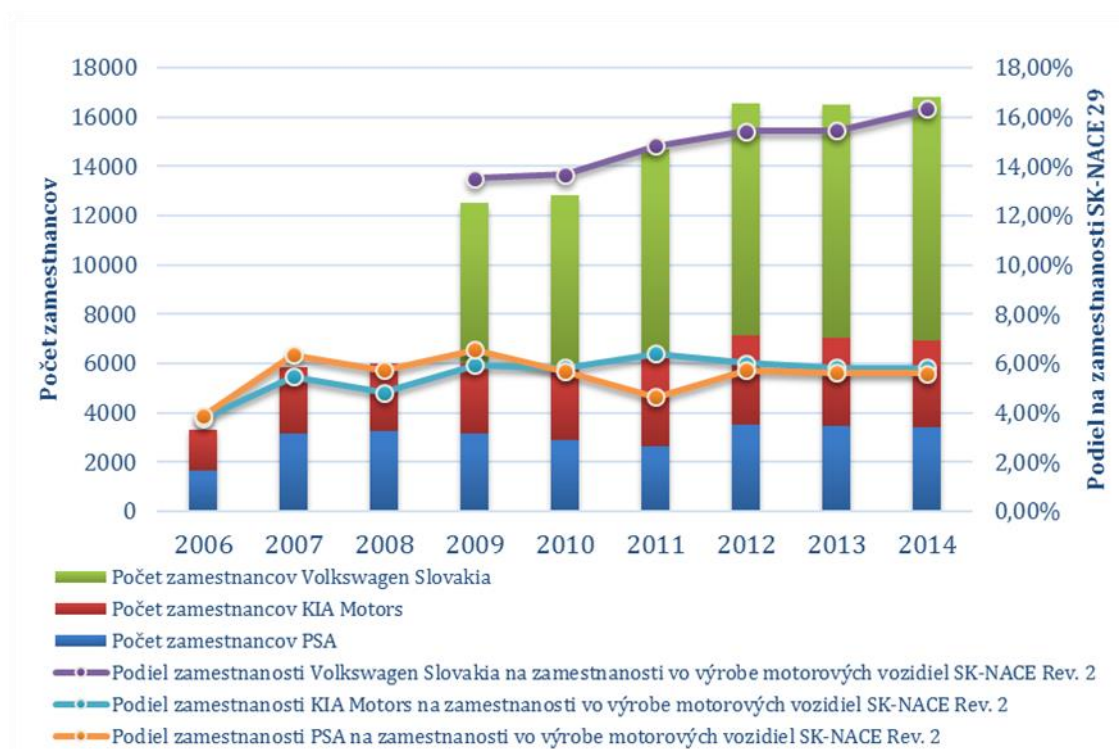
<sup>17</sup> Ďalej aj ako ZAP

udalost'ami, kde český automobilový priemysel má ďaleko väčšiu históriu ako slovenských automobilový priemysel. Z toho dôvodu aj počty pracovníkov v prípade Českej republiky nerástli tak výrazne ako v prípade Slovenska ako novej nastupujúcej krajiny vo výrobe automobilov.

Ešte výraznejšie sa tento rast prejavuje v podiele zamestnanosti na zamestnanosti v priemysle. Tento podiel dosahoval v roku 2000 3,77 %, no v roku 2014 viac ako 12,1 %. Za toto obdobie narástol viac ako trojnásobne. V porovnaní s Českou republikou tak tento pomer výraznejšie stúpala na Slovensku, keďže v Českej republike narástol tento ukazovateľ zo 7,3 % v roku 2000 na 11,25 % v roku 2014. Taktiež je zaujímavý fakt, že vplyvom hospodárskej krízy nastal v roku 2009 prepád zamestnanosti v priemysle o 85 000 zamestnancov na hodnotu 500 000. Od tohto prepádu však nedošlo k opätovnému nárastu a v roku 2014 zamestnanosť v priemysle dosahovala podobné hodnoty ako v roku 2009. Iná situácia je v sektore automobilového priemyslu, kde prepád zamestnanosti v roku 2009 bol iba dočasný a v roku 2014 už presahoval predkrízovú úroveň. Inými slovami od roku 2000 ubudlo v priemysle 50 000 pracovných miest ale v oblasti automobilového priemyslu vzniklo 40 000 nových pracovných miest.



Graf 7 Počet zamestnancov v automobilovom priemysle v SR  
Zdroj: ŠÚ SR, 2016a; Slušná, Balog, 2015; vlastný výpočet a spracovanie



Graf 8 Počet zamestnancov v automobilkách v SR

Zdroj: Slušná, Balog, 2015; Kia, 2016a; Volkswagen, 2016; PSA, 2016a; vlastné spracovanie a výpočet

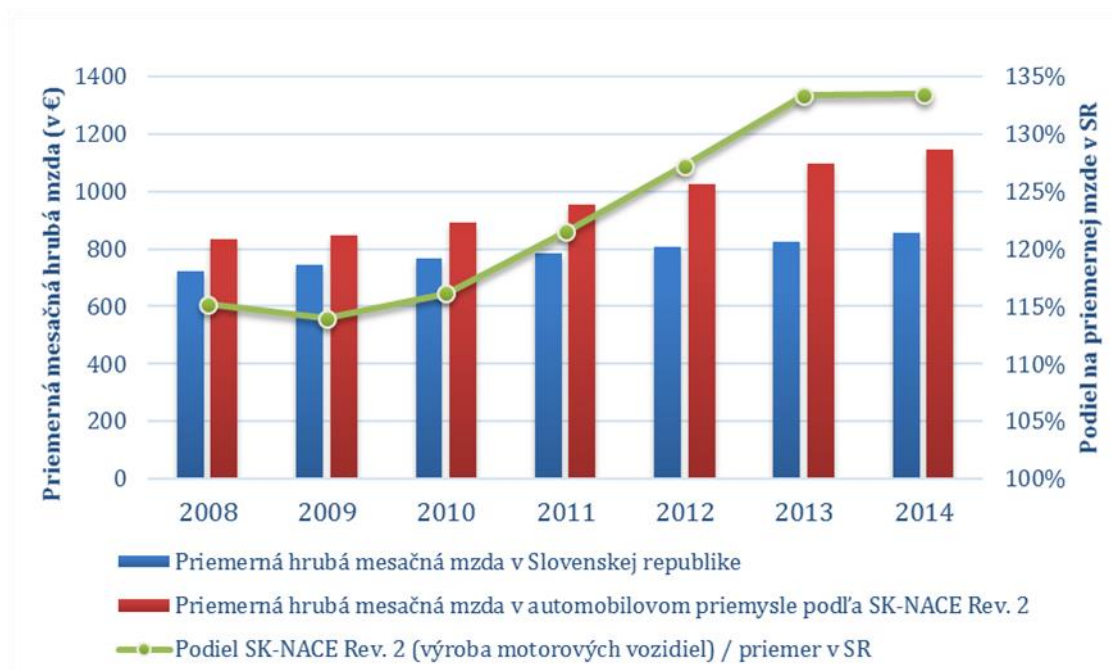
Na predchádzajúcom grafe, na ktorom sú znázornené počty pracovníkov jednotlivých výrobcov automobilov, je možné pozorovať aj ich percentuálny podiel na zamestnanosti v sektore výroby motorových vozidiel.

V prípade spoločnosti Volkswagen, ktorý prevzal v privatizácii Bratislavské automobilové závody, sú dáta o presnom počte zamestnancov dostupné až od roku 2009. Keďže je však skúmaný súčasný vplyv a podiel tejto automobilky na celkovú zamestnanosť, tento fakt neznižuje výpovednú hodnotu daného porovnania. Ako je z grafu viditeľné, počet zamestnancov spoločnosti vzrástol od roku 2009 z úrovne 6 500 zamestnancov na 9 900 pracovníkov v roku 2014. Oproti závodu Škoda situovaného v Českej republike, ktorý vlastní tá istá spoločnosť ako závod Volkswagen v Bratislave, sa podiel na zamestnanosti vo výrobe automobilov tejto automobilky zvyšuje a v roku 2014 dosahoval úroveň 16 %. Možným vysvetlením tohto priebehu môže byť výraznejšie navýšenie produkcie Volkswagenu od roku 2008 a s tým aj potreba nových kvalifikovaných pracovníkov. V tomto prípade nemožno tak ako v prípade Škody tvrdiť, že takmer všetky pracovné miesta vznikali v dodávateľskom sektore.

Druhou automobilkou pôsobiacou na území Slovenskej republiky je spoločnosť Kia Motors, ktorá zahájila plnohodnotne svoju výrobu v roku 2006. V súčasnosti zamestnáva približne 3 500 ľudí a je z pohľadu zamestnanosti druhou najväčšou automobilkou v krajine.

Tretou spoločnosťou vyrábajúcou automobily je spoločnosť PSA Peugeot Citroën, ktorá zahájila výrobu v podobnom čase ako Kia. Obe spoločnosti vďaka rela-

tívne blízkej vzdialenosti museli súperiť o nových kvalifikovaných pracovníkov nie len výškou odmeny za vykonanú prácu, ale aj sociálnymi a inými benefitmi. Obe spoločnosti v súčasnosti zamestnávajú približne 6 % zamestnancov vo výrobe automobilov. V súčte všetky tri automobilky zamestnávajú takmer 17 000 ľudí, čo predstavuje 28 % z celkovej zamestnanosti vo výrobe automobilov. Aj z tohto porovnania je možné potvrdiť analýzy, že jedno pracovné miesto vytvorené priamo vo výrobe finálnych automobilov generuje približne ďalšie 4 miesta v dodávateľských spoločnostiach.

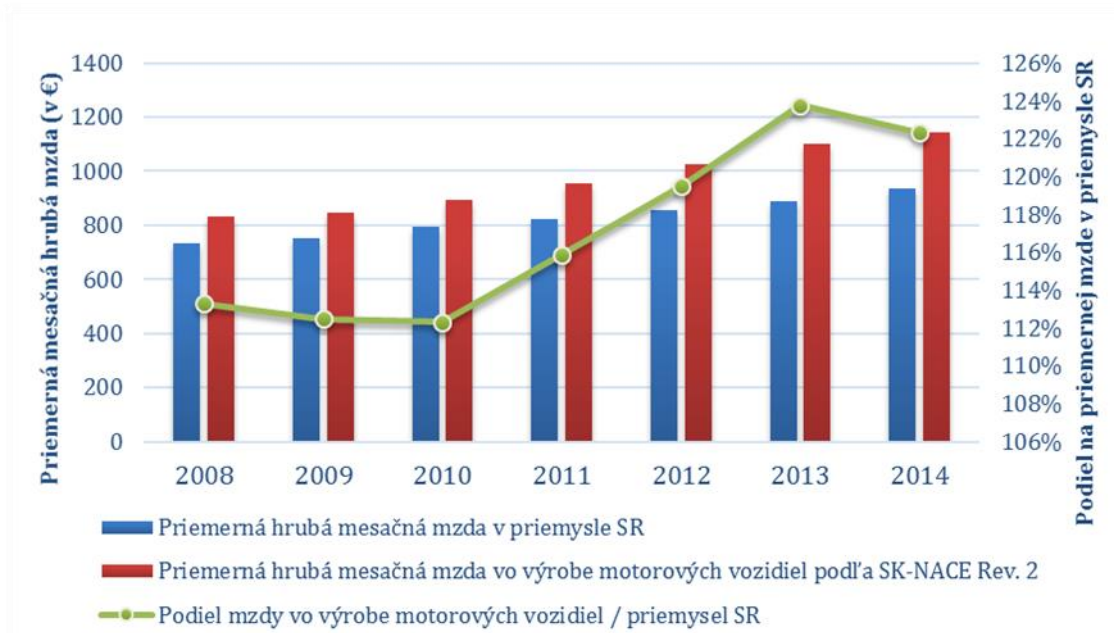


Graf 9 Priemerné mzdy v SR a automobilovom priemysle  
Zdroj: ŠÚ SR, 2016b; EU BA, 2016; vlastný výpočet a spracovanie

Ani v prípade Slovenskej republiky netreba zabúdať na rozloženie miezd v sektore vyrábajúcom motorové vozidlá a v celom priemysle. Na predchádzajúcom grafe sú zobrazené priemerné hrubé mesačné mzdy v Slovenskej republike a v automobilovom priemysle. Údaje sú porovnávané až od roku 2008, pretože na konci roka 2007 došlo k zmene metodiky vykazovania miezd. Na prelome rokov došlo k prechodu z OKEČ na modernejší typ SK-NACE Rev. 2. Z toho dôvodu by boli údaje vykazované pred rokom 2008 skreslené a nevytvorili by o skutočnom stave v priemysle a v automobilovom sektore. Najväčším problémom tohto porovnania by bol fakt, že pred rokom 2008 boli do kategórie výroba motorových vozidiel podľa SK-NACE Rev. 2 zaradené iné subjekty, ktoré pred rokom 2008 tvorili inú skupinu.

Pre aktuálne porovnanie a pozorovanie trendu tento graf postačí, pretože od roku 2008 sú všetky údaje už podľa rovnakej metodiky. Ako je možné vidieť, priemerná mzda sa od roku 2008, kedy dosahovala hodnotu 723 eur, zvýšila o 135 eur a v roku 2014 bola na úrovni 858 eur. V prípade miezd v automobilovom priemysle bol tento nárast omnoho citeľnejší, kedy sa za sledované obdobie zvýšili mzdy v priemere o 313 eur z úrovne 832 eur na hodnotu 1145 eur v roku 2014.

V roku 2008 vykazovali mzdy v sektore automobilového priemyslu vyššiu hodnotu o 110 eur oproti priemernej mzde. Kvôli neustále sa zvyšujúcemu roztváraniu nožníc, tak ako v prípade Českej republiky, dosahovali mzdy v automobilovom priemysle v roku 2014 o 33 % vyššiu úroveň ako bola priemerná mzda, to je rozdiel o 287 eur.



Graf 10 Priemerné mzdy v priemysle SR a automobilovom priemysle  
Zdroj: ŠÚ SR, 2016b; EU BA, 2016, vlastný výpočet a spracovanie

Na grafe 11 môžeme pozorovať podiel miezd vo výrobe motorových vozidiel na priemernej mzde v priemysle. V tomto prípade je situácia podobná ako v Českej republike, kde dochádza k miernemu nárastu. Od roku 2008 sa tento podiel zvýšil z úrovne 115 % na približne 121 % priemernej mzdy. Ako je vidieť, rozdiel medzi mzdami v priemysle a v sektore vyrábajúcom motorové vozidlá nie je až taký výrazný ako to bolo v prípade porovnania s priemernou mzdou za všetky odvetvia v Slovenskej republike.

Po porovnaní situácie v oboch krajinách je možné konštatovať, že český a slovenský automobilový priemysel zamestnáva približne 3,3 % všetkých zamestnancov. V prípade Slovenska je zaznamenaný výraznejší rast do roku 2008, čo súviselo z rozširovaním výroby a začiatkom produkcie v dvoch nových výrobných závodoch. Česká republika z hľadiska zamestnanosti v posledných rokoch narazila na maximálnu kapacitu výrobných závodov a bez ďalších či už finálnych výrobcov, alebo rozšírením už tak hustej dodávateľskej siete nebude možné ďalšie výrazné zvyšovanie podielu zamestnanosti v automobilovom priemysle. Odlišná situácia je v prípade Slovenskej republiky, kde nová plánovaná investícia Jaguar Land Roveru podľa predbežných odhadov prinesie nových 14 500 pracovných miest čím podstatne zvýši podiel zamestnanosti vo výrobe osobných automobilov. Inštitút finančnej politiky predpokladá, že jedno pracovné miesto vytvorené priamo vo vý-

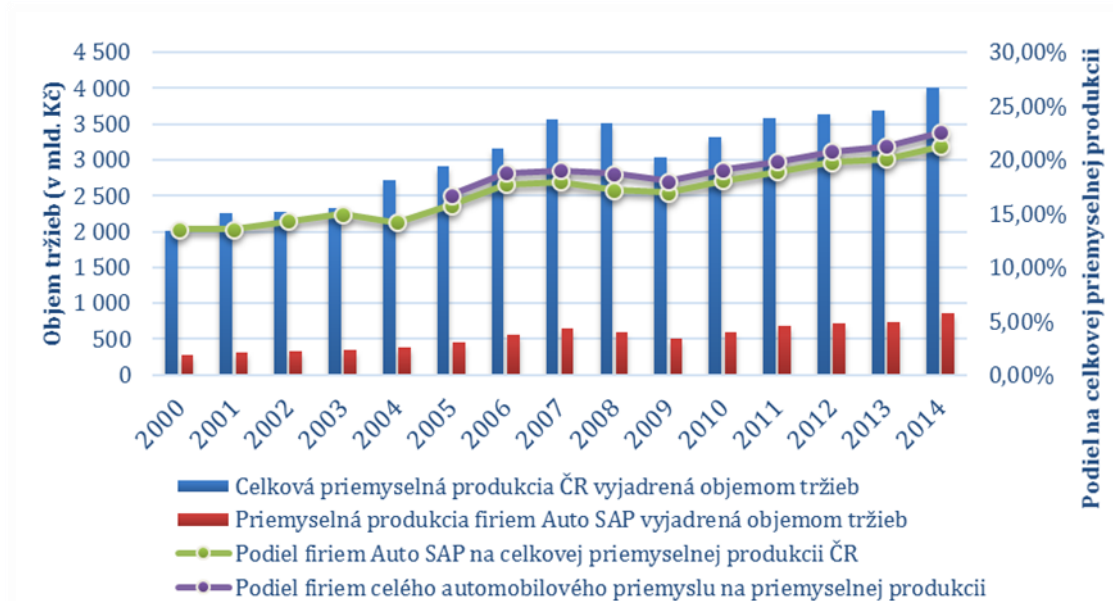
robe automobilov prinesie 3 až 4 nové pracovné miesta u subdodávateľov. (TASR, 2015)

## **4.2 Priemyselná produkcia**

V nasledujúcej podkapitole bude prezentovaný vplyv automobilového priemyslu na priemysel obidvoch krajín. Pre porovnanie bude využitý podiel automobilového priemyslu na priemyselnej produkcii meraných objemom tržieb v danom sektore. Na záver podkapitoly bude zhrnuté porovnanie obidvoch krajín a zdôraznené tie faktory, ktoré sú pre tú ktorú krajinu typické. Za účelom porovnania budú použité dáta zo slovenského štatistického úradu a štatistík Združenia automobilového priemyslu Českej republiky, ktoré sa každoročne uverejňujú v podrobnej publikácii o stave automobilového priemyslu na území Českej republiky. Tieto dáta sú zostavované tímom odborníkov a analytikov, ktorých má združenie k dispozícii a tak tieto štatistiky predstavujú relevantný zdroj dát o stave automobilového priemyslu v Českej republike.

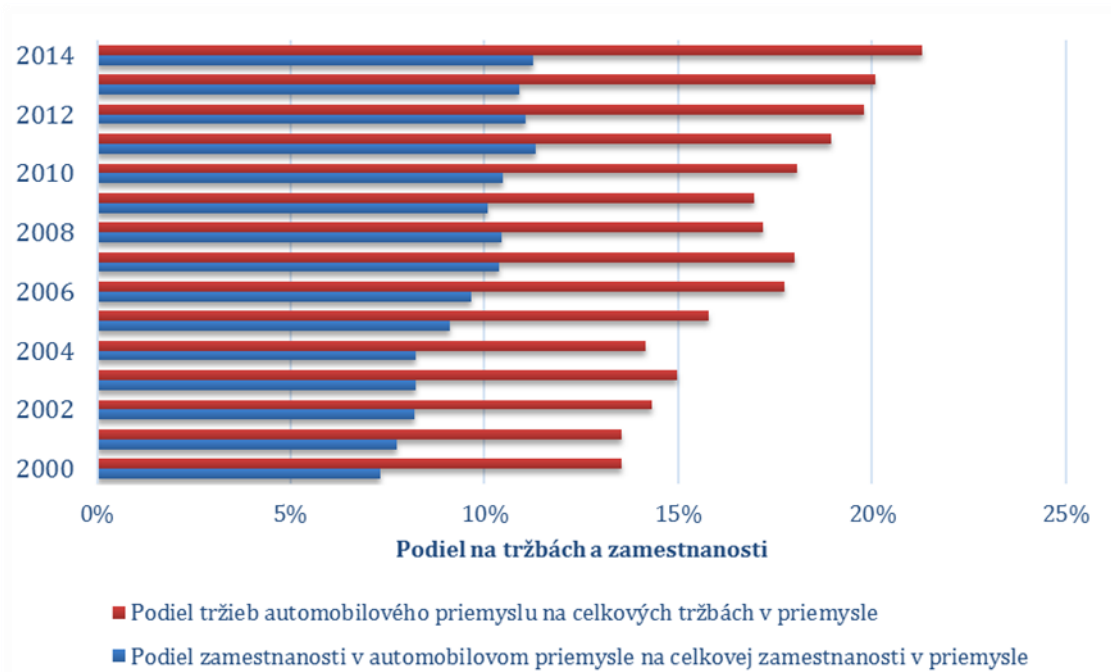
### **4.2.1 Vplyv na priemyselnú produkciu Českej republiky**

Ako už bolo spomenuté, údaje poskytnuté Združením automobilového priemyslu sa dajú považovať za presné a pre toto zrovnanie budú použité dve základné časové rady. Prvou bude vyjadrený ako v absolútnej tak i relatívnej podobe objem tržieb firiem SAP a následne ich podiel na priemyselnej produkcii. Faktom zostáva, že do združenia nie sú zapojené všetky podniky operujúce v automobilovom priemysle a za týmto účelom analytici zozbierali dáta aj za ďalších niekoľko desiatok firiem pôsobiacich v automobilovom priemysle.



Graf 11 Produkcia v priemysle ČR vyjadrená objemom tržieb (v mld. Kč, bežné ceny)  
 Zdroj: SAP, 2012, 2015b; vlastný výpočet a spracovanie

Ako ukazuje predchádzajúci graf, priemyselná produkcia sa v Českej republike od roku 2000 približne zdvojnásobila. Automobilový priemysel sa na začiatku storočia podieľal na tejto produkcii približne 13,5 %. Po výraznejšom raste v období od roku 2004 do roku 2007 zaznamenala priemyselná produkcia v roku 2009 prepád o takmer 500 miliárd korún, ktorá bola veľmi silno zasiahnutá počas obdobia hospodárskej krízy. V roku 2014 tržby v priemysle dosahovali 27,5 % celkových tržieb v národnom hospodárstve. Vývoj tržieb v automobilovom priemysle mal však v týchto obdobiach dynamickejší nárast ako celkové tržby, preto z tohto dôvodu narástol podiel sektora na celkovom priemysle z 13,5 % na takmer 21,5 % v roku 2014. Pokiaľ by boli zarátané do štatistiky aj firmy, ktoré nie sú členmi SAP, výsledná hodnota by v roku 2014 predstavovala 22,5% podiel na tržbách v celom priemysle.



Graf 12 Produktivita práce v automobilovom priemysle ČR  
Zdroj: SAP, 2012, 2015b; ČSÚ, 2016a, vlastné spracovanie

Na predchádzajúcom grafe je možné vidieť aj porovnanie zamestnanosti v automobilovom priemysle na celkovej zamestnanosti v priemysle a už spomínaný podiel tržieb automobilového priemyslu na tržbách v celom priemysle Českej republiky. Údaje o podiele zamestnanosti sú prevzaté z predchádzajúcej podkapitoly a údaje o podiele automobilového priemyslu na celkových tržbách v priemysle boli prezentované v tejto podkapitole. Ako je možné pozorovať, podiel ľudí zamestnaných v automobilovom priemysle sa za posledných 8 rokov pohyboval v rozmedzí 10,3 % až 11,3 %. V spomínanom období dosiahol rast zamestnanosti v absolútnej hodnote 6 000 zamestnancov. Počas tohto obdobia sa tržby v tomto sektore zvýšili z 18 % na 21,3 %. Z týchto údajov vyplýva že nárast zamestnanosti a nárast tržieb v sektore výroby automobilov rastie podobným tempom, i keď v posledných rokoch sa rast tržieb zvyšoval dynamickejšie ako zamestnanosť. Spôsobil to najmä fakt konsolidácie zamestnancov a neustála snaha o zvyšovanie produktivity práce.

Automobilový priemysel je teda významnou zložkou produkcie v hospodárstve a jeho dynamický rast pomáha aj rastu celkovej ekonomiky Českej republiky. Viac ako pätina tržieb v celom priemysle je generovaná automobilovým priemyslom a pri udržaní súčasného dynamického rastu je možné očakávať okolo roku 2020 jeho štvrtinový podiel na tržbách v priemysle. Na strane druhej, táto relatívne silná závislosť hospodárstva a priemyslu od odvetvia výroby automobilov môže byť pre krajinu potenciálnym rizikom. Riziko prepúšťania domácich zamestnancov z dôvodu presunu výrobných kapacít do krajín s výrazne nižšími mzdovými nákladmi a výrazne nižšími daňovo odvodovými povinnosťami, by mal za následok silný prepád produkcie priemyslu a tým aj celkového vplyvu na ekonomiku. Na



druhej strane treba povedať, že pomer medzi produktivitou práce a vynaložených mzdovými nákladmi hrá v prospech Českej republiky, nakoľko v krajinách východnej a juhovýchodnej Európy nedosahuje produktivita práce porovnateľnú úroveň, ktorú nedokážu kompenzovať ani nižšie mzdové náklady. Zároveň tento priemysel potrebuje špecifické podmienky, hlavne kvalifikovanú pracovnú silu, ktorú zatiaľ spomínané krajiny nedokážu ponúknuť. Pre zachovanie vysokej koncentrácie priemyslu hovorí aj výrazná a vysoko kvalitná dodávateľská sieť budovaná niekoľko desaťročí a ktorá je životne dôležitá pre výrobcov finálnych automobilov. Presun týchto dodávateľských sietí by bol značne komplikovaný a v prípade realizácie by stál obrovské finančné prostriedky.

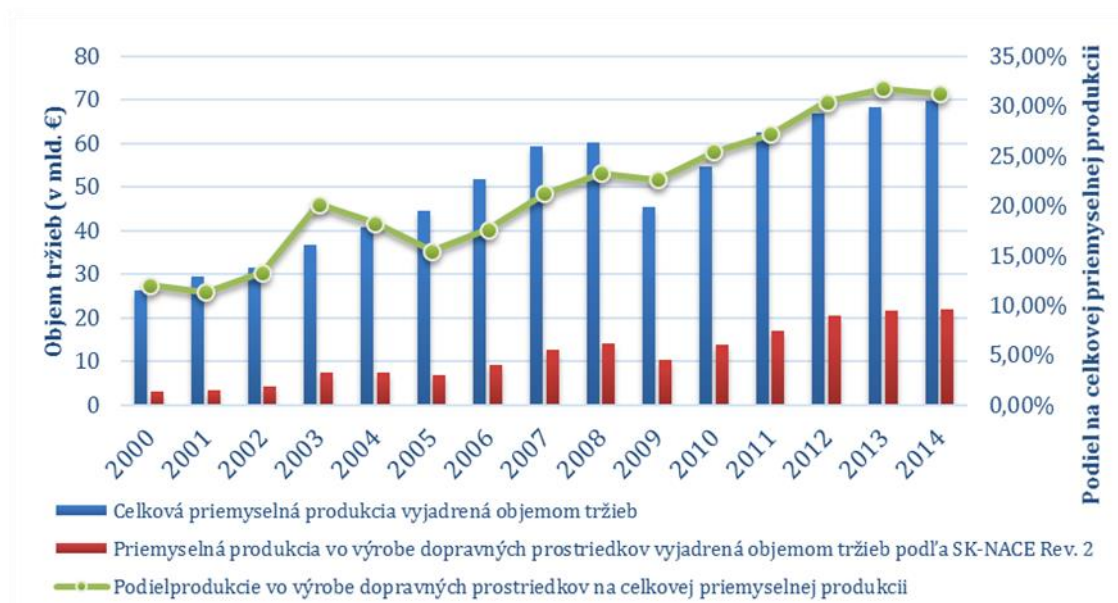
#### **4.2.2 Vplyv na priemyselnú produkciu Slovenskej republiky**

Na rozdiel od Združenia automobilového priemyslu Českej republiky Zväz automobilového priemyslu, ktorý pôsobí na Slovensku, neposkytuje detailné informácie o svojich členoch a štatistiky o tržbách. Z tohto dôvodu bol do porovnania ako najvhodnejší ukazovateľ zaradený údaj o priemyselnej produkcii vyjadrený objemom tržieb, ktorý pochádza zo Štatistického úradu Slovenskej republiky. Z tohto zdroja pochádza aj údaj o tržbách v oblasti výroby dopravných prostriedkov. Keďže na území Slovenskej republiky sa v drvivej väčšine vyrábajú iba osobné automobily a komponenty slúžiace k ich výrobe, toto jemné skreslenie nepredstavuje pre celkový obraz a stav produkcie v tomto odvetví výraznejší problém.

Na nasledujúcom grafe je viditeľné, že celková priemyselná produkcia rástla pomerne dynamickým tempom až do roku 2009, kedy sa na plno prejavili následky svetovej hospodárskej krízy. Produkcia v slovenskom priemysle sa prepadla o 15 miliárd eur. Po oživení v roku 2010 dosahuje produkcia v priemysle približne 70 miliárd eur. Na začiatku storočia tvorila výroba dopravných prostriedkov vyjadrená objemom tržieb približne 12 % priemyselnej produkcie Slovenska. Po dynamickom raste takmer počas celého obdobia<sup>18</sup> dosahovala produkcia v sektore výroby dopravných prostriedkov hodnotu 21 miliárd eur. Od roku 2000 vzrástla sedemnásobne. Celkový podiel výroby dopravných prostriedkov na priemyselnej výrobe Slovenska sa zvýšil na 31 % a narástol od roku 2000 takmer trojnásobne.

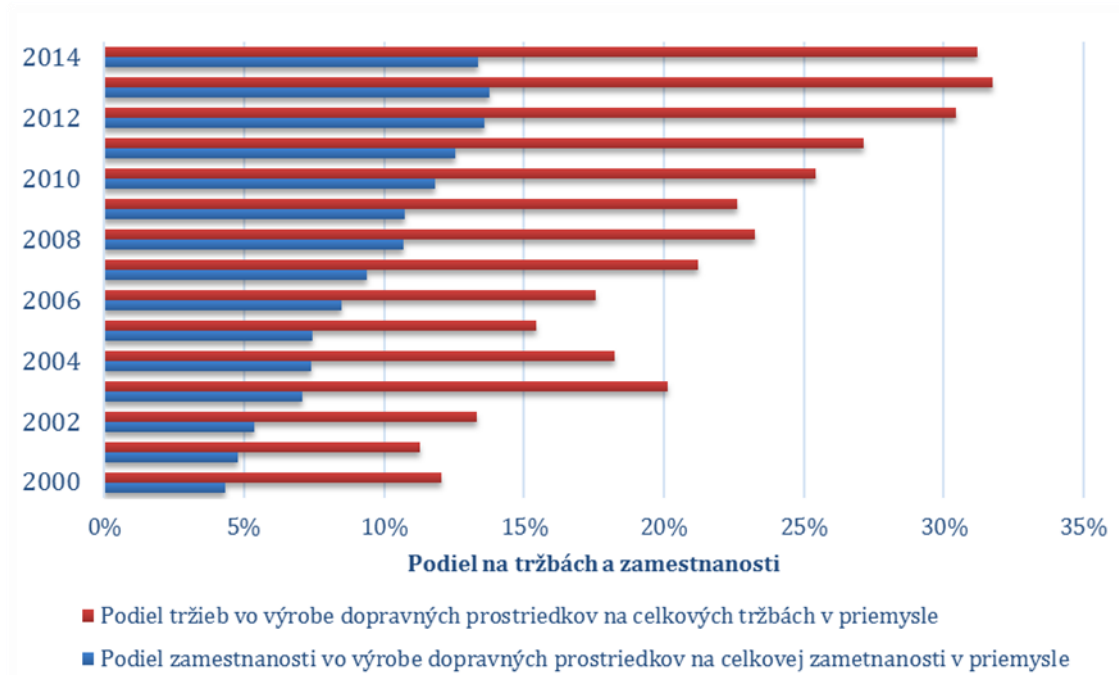
---

<sup>18</sup> S výnimkou obdobia hospodárskej krízy (2008 – 2009).



Graf 13 Priemyselná produkcia v SR vyjadrená objemom tržieb (v mld. €, bežné ceny)  
 Zdroj: ŠÚ SR, 2016d; vlastné spracovanie a výpočet

Nasledujúci graf zobrazuje produktivitu odvetvia výroby dopravných prostriedkov. Tak ako v prípade Českej republiky zobrazuje percentuálne vyjadrenie podielu zamestnanosti v tomto odvetví na celkovej zamestnanosti v priemysle a zároveň podiel tržieb zo sektora výroby dopravných prostriedkov na celkovej priemyselnej produkcii. Oproti Českej republike je viditeľné, že automobilový priemysel dosahuje väčší význam. V posledných rokoch vykazuje takmer tretinový podiel na celkových tržbách v priemysle. Zamestnanosť sa však v posledných rokoch, hlavne od roku 2010, výraznejšie nezmenila. Tento fakt je možné čiastočne vysvetliť snahou o zvyšovanie produktivity práce po svetovej hospodárskej kríze. Snahou výrobcov na všetkých úrovniach je minimalizovať potrebu pracovnej sily a maximalizovať výstupy v podobe čo najvyšších tržieb. Preto sa počet pracovníkov od roku 2010 výraznejšie nezmenil, hlavne ich percentuálny podiel na zamestnanosti v priemysle.



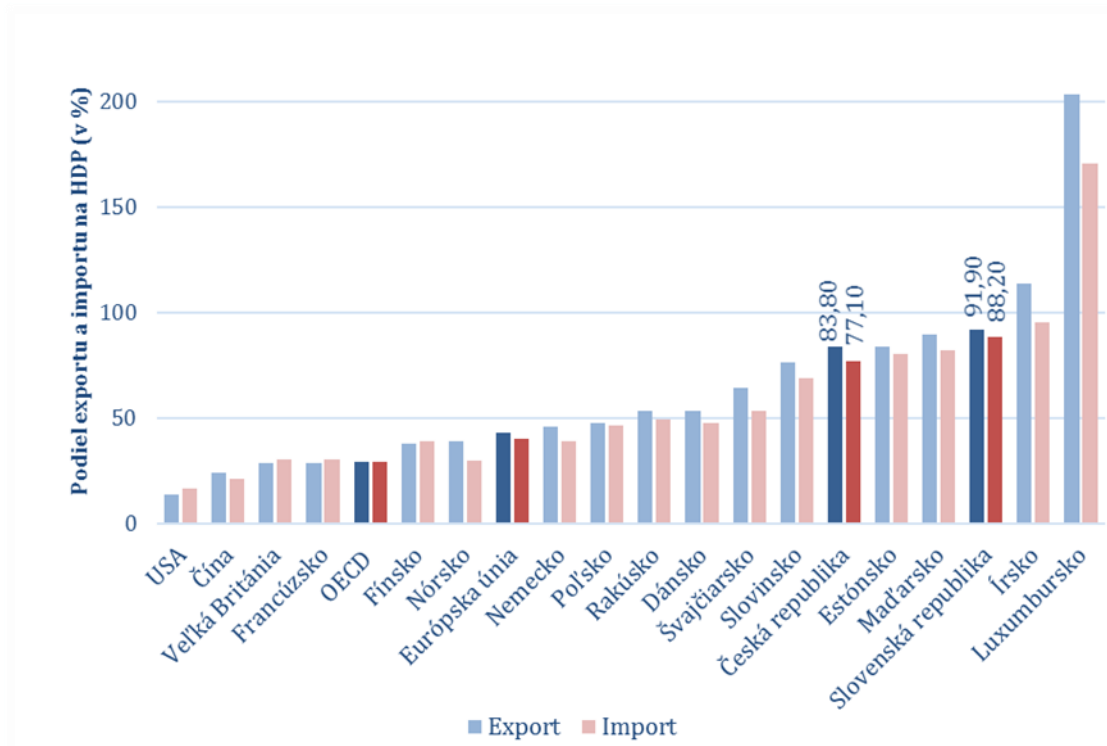
Graf 14 Produktivita práce v automobilovom priemysle SR  
 Zdroj: ŠÚ SR, 2016a, 2016d; Slušná, Balog, 2015, vlastné spracovanie

Z pohľadu priemyselnej produkcie je Slovensko takmer tretinovo závislé na produkcii automobilového priemyslu. Postupné zvyšovanie podielu na celkovej produkcii bol následkom toho, že od roku 2005 založili na Slovensku 2 svetoví výrobcovia svoje závody a s nimi sa začala budovať výrazná dodávateľská sieť. Dnes dosahuje podiel priemyselnej produkcie takmer 32 % a vzhľadom na ohlásenú výraznú investíciu novej automobilky na území Slovenska, je zrejme, že sa tento podiel bude naďalej zvyšovať. V prípade Českej republiky je z analýzy priemyselnej produkcie zrejme, že pomaly začína narážať na svoj strop a bez príchodu významnejšieho investora bude dochádzať iba k zvyšovaniu produktivity, ale nie k výraznému zvyšovaniu podielu automobilového priemyslu na celkovom priemysle.

### 4.3 Zahraničný obchod a export

V tejto podkapitole je znázornený podiel automobilového priemyslu na exporte Slovenskej a Českej republiky. Údaje umožňujúce vznik tohto porovnania boli čerpané z materiálov Združenia automobilového priemyslu Českej republiky, Zväzu automobilového priemyslu Slovenskej republiky a štatistických úradov oboch krajín.

Pomocou nasledujúceho grafu je možné vidieť, že zaradenie zahraničného obchodu do porovnania oboch skúmaných ekonomík a vplyvu automobilového priemyslu na export krajín je opodstatnené.



Graf 15 Podiel exportu a importu na HDP v roku 2014  
Zdroj: OECD, 2016; vlastné spracovanie

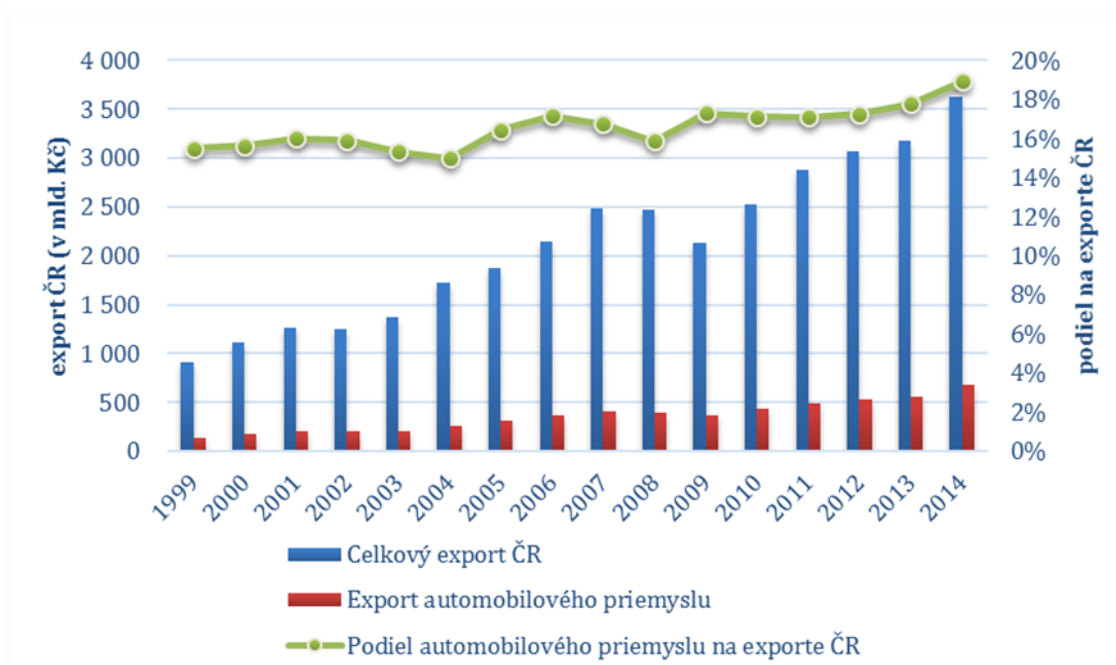
Z dostupných údajov je viditeľné, že Česká aj Slovenská ekonomika sú, čo sa týka zahraničného obchodu, veľmi otvorenými ekonomikami. Podľa údajov OECD (2016) obidve krajiny majú kladnú obchodnú bilanciu, to znamená, že ich export prevyšuje import. Slovensko v relatívnom vyjadrení dosahuje za rok 2014 export vo výške 91,90 % k vyprodukovanému HDP. Export Českej republiky v roku 2014 dosahoval 83,80 % HDP vyprodukovaného v roku 2014. V porovnaní s priemerom členských krajín organizácie OECD, ktoré dosahujú export 29 % svojho HDP a krajín Európskej únie, ktorých export je 43,10 % HDP, sa obidve krajiny zaraďujú medzi najviac závislé krajiny na zahraničnom obchode na svete.

#### 4.3.1 Export v Českej republike

Na grafe 16 je viditeľné, že export tovarov zaradených do kategórie pod kódom HS 87<sup>19</sup> podľa harmonizovaného systému opisu a číselného označovania tovaru Svetovej colnej organizácie, dosahoval na konci 20. storočia, v roku 1999, hodnotu 15,48 % vyprodukovaného exportu. V absolútnej hodnote dosahoval export automobilov a príslušenstva v tomto roku 140,72 mld. Kč. Vývoz týchto tovarov každoročne narastal až do roku 2007. Keďže sa automobilový priemysel považuje za vysoko cyklické odvetvie, zaznamenal export vplyvom svetovej hospodárskej krízy v rokoch 2008 a 2009 prepád na úroveň 369,88 mld. Kč v roku 2009, čo znamenalo pokles o približne 45 miliárd českých korún. Vplyvom výraznejšieho prepádu cel-

<sup>19</sup> Vozidlá, iné ako kol'ajové, ich časti a príslušenstvo.

kového exportu Českej republiky v roku 2009, sa podiel automobilového priemyslu na celkovom exporte zvýšil na 17,30 %. Po hospodárskom oživení a výraznejšom raste celkového exportu, ale aj raste vývozu automobilového priemyslu, dosahoval export automobilového priemyslu podiel na celkovom vývoze Českej republiky hodnotu 18,92 %.



Graf 16 Export ČR a automobilového priemyslu (v mld. Kč)

Zdroj: ČSÚ, 2016c; ČSÚ, 2016d; vlastné spracovanie a výpočet

Podľa štatistiky SAP (2016c) uverejnenej na svojich webových stránkach, dosiahol za rok 2014 podiel firiem SAP na celkovom exporte Českej republiky hodnotu 20,10 %. V absolútnom vyjadrení predstavoval export firiem SAP 727,7 mld. Kč s medzoročným nárastom o 15,5 % oproti roku 2013. Rozdiel medzi štatistikami zahraničného obchodu publikovanými Českým štatistickým úradom podľa klasifikácie Svetovej colnej organizácie a štatistikami združenia SAP je spôsobený tým, že spoločnosti pôsobiace v rámci združenia produkujú komponenty pre automobilový priemysel, ale v menšej miere aj výrobky a produkty, ktoré sú dodávané v iných odvetviach ako v odvetví automobilového priemyslu. Štatistika SAP však zahŕňa aj tieto produkty a komponenty, pokiaľ sú vyrábané firmami, ktoré sú členmi SAP.

SAP (2016c) ďalej na svojich stránkach uvádza, že celý sektor automotive v Českej republike dosiahol v roku 2014 export vo výške 845 mld. Kč s medzoročným nárastom 15,2 % a podiel na celkovom exporte Českej republiky dosiahol 23,4 %. Za sektor automotive sú považované firmy SAP plus 25 ďalších firiem, ktoré analyzovalo SAP.

Z uvedených štatistík je zrejmé, že Česká republika je z pohľadu exportu závislá na automobilovom priemysle. Taktiež výroba automobilov a komponentov pre tento priemysel je závislá na ich následnom exporte hlavne do krajín Európskej únie. Podľa tlačovej informácie Združenia automobilového priemyslu (2015a) za-

znamenal automobilový priemysel za rok 2014 rekordné finančné výsledky. Prvýkrát bola prekonaná hranica 700 miliárd korún v oblasti exportu automobilového priemyslu. Firmy SAP v roku 2014 vyviezli 85,3 % svojej produkcie. Podľa správy dominovali predovšetkým európske trhy a trhy EFTA<sup>20</sup>, ktoré spolu vytvárajú EHP<sup>21</sup>. Do tohto priestoru smerovalo 83 % exportu automobilového priemyslu. Veľkú dynamiku automobilového priemyslu dokazuje aj medziročný rast exportu firiem SAP o 15,5 % z hodnoty 630 mld. Kč v roku 2013 na hodnotu 727,7 mld. Kč v roku 2014. Prezident SAP Martin Jahn konštatoval, že firmy zapojené do SAP predstavujú 85 % exportu českého autopriemyslu. Pokiaľ sa započítajú aj dáta z firiem, ktoré nie sú členmi tohto združenia, tak hodnota exportu za rok 2014 dosiahla 845 miliárd českých korún.

Význam automobilového priemyslu pre český export potvrdzuje aj úspech firiem z oblasti automobilového priemyslu v súťaži Exportér roku. Podľa tlačovej správy uverejnenej na oficiálnych stránkach súťaže Exportér roku (2015) sa víťazmi 21. ročníka tejto prestížnej súťaže stali v kategórii veľkých exportérov v dvoch zo štyroch hlavných kategórií firmy pôsobiace v automobilovom priemysle. 1. miesto v kategórii objem exportu 1993–2014 a objem exportu 2014 obsadila spoločnosť Škoda Auto, a. s. V ostatných dvoch hlavných kategóriách sa v prípade kategórie nárast exportu 1993–2014 umiestnili firmy exportujúce automobilové produkty a komponenty na 2. a 3. mieste, pričom 1. miesto obsadila firma, zaoberajúca sa taktiež výrobou komponentov, konkrétne pneumatík pre automobilový priemysel. V poslednej hlavnej kategórii nárast exportu 2013–2014 sa umiestnila na 2. mieste firma Škoda Transportation a. s.

Z pohľadu celkových výsledkov je taktiež nutné spomenúť, že vyhlasovania a predávania cien súťaže Exportér roku sa pravidelne zúčastňujú najvyšší ústavní činitelia Českej republiky. Príkladom môže byť predseda Senátu Parlamentu ČR a prezident republiky. To dodáva súťaži od svojho začiatku vysokú prestíž, nakoľko títo činitelia každoročne oceňujú výsledky práce exportérov a zdôrazňujú nezapustiteľnú rolu exportne orientovaných firiem pre rast českej ekonomiky.

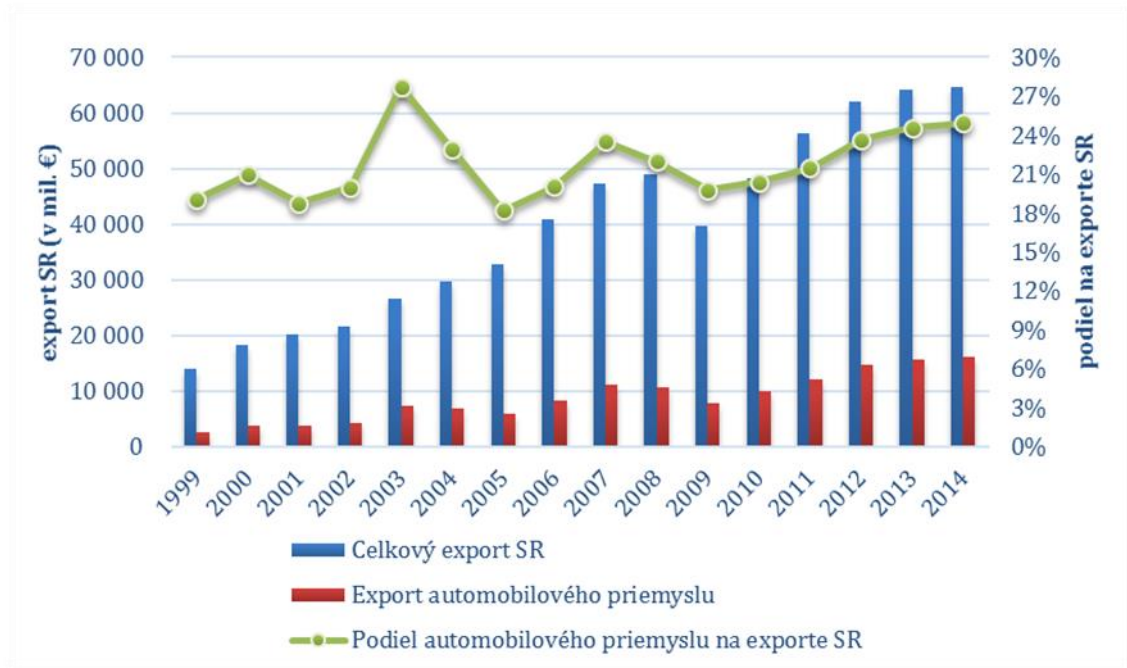
#### **4.3.2 Export v Slovenskej republike**

V prípade Slovenskej republiky je na grafe 17 viditeľné, že na konci 20. storočia v roku 1999, dosahoval export Slovenskej republiky približne 14,06 miliardy eur a export v oblasti automobilového priemyslu bol 2,68 miliardy eur. Podiel exportu automobilového priemyslu na celkovom exporte krajiny predstavoval 19,06 %. Približne tieto hodnoty dosahuje Česká republika až v roku 2014, kedy podiel exportu automobilového priemyslu dosiahol úroveň 18,92 % celkového exportu Českej republiky. Štatistiky exportu automobilového priemyslu sú podobne ako v prípade Českej republiky vypočítané podľa harmonizovaného systému opisu a číselného označovania tovaru Svetovej colnej organizácie, konkrétne tovarov pod kódom HS 87. Celkový export Slovenska každoročne narastal až do roku 2009, v ktorom zaznamenal výrazný pokles vplyvom svetovej hospodárskej krízy.

---

<sup>20</sup> Európske združenie voľného obchodu.

<sup>21</sup> Európsky hospodársky priestor.



Graf 17 Export SR a automobilového priemyslu (v mil. €)  
Zdroj: ŠÚSR, 2016c; vlastné spracovanie a výpočet

Ako uvádzajú Mišota a Sorokač vo svojom odbornom článku (2013), otvorenosť ekonomiky je možné merať niekoľkými spôsobmi. Najpoužívanejšou a najznámejšou metódou merania otvorenosti ekonomiky je pomer vývozu vyprodukovaných produktov danej krajiny k jej hrubému domácomu produktu.

V rokoch 2006 a 2007 zaznamenal export veľmi dynamický rast, z hodnoty 5,99 mld. eur sa za dva roky takmer zdvojnásobil na hodnotu 11,13 mld. eur, čo bolo spôsobené najmä začatím výroby a produkcie v dvoch nových veľkých automobilových závodoch PSA Peugeot Citroën a KIA Motors Slovakia. Kvôli značnej otvorenosti slovenskej ekonomiky v oblasti obchodu (graf č. 15), bol tento prepád v roku 2009 pre ekonomiku Slovenska veľmi výrazný. Vrchol celkového exportu dosahovala ekonomika v roku 2008, kedy v absolútnom vyjadrení dosiahol export hodnotu 48,94 mld. eur. Avšak vplyvom krízy a už spomínanej výraznej otvorenosti ekonomiky, dosiahol export v roku 2009 hodnotu 39,72 mld. eur, teda zaznamenal prepád o 9,2 mld. eur, čo predstavuje pokles o 19 %. Export produktov automobilového priemyslu sa prepadol do roku 2009 o takmer 3,3 mld. eur oproti roku 2007, to znamená prepád o 29,50 %. Po prekonaní následkov hospodárskej krízy, sa od roku 2010 celkový export aj export automobilového priemyslu zvyšujú. Celkový export zaznamenáva pomalší rast a z toho dôvodu pomer automobilového priemyslu na celkovom exporte krajiny dosiahol v roku 2014 hodnotu 24,93 %.

Z týchto štatistík je viditeľné, že v období hospodárskej recesie, sa javí automobilový priemysel ako veľmi cyklické odvetvie<sup>22</sup>, čo spôsobuje výraznejšie výkyvy v raste a poklese exportu tohto priemyslu. Zároveň je možné z uvedeného grafu

<sup>22</sup> V období hospodárskej recesie, produkcia klesá výraznejšie, ako celá ekonomika a v čase expanzie naopak raste rýchlejšie.

vidieť, že podiel exportu automobilového priemyslu na celkovom priemysle Slovenskej republiky vykazuje vyššiu volatilitu ako v prípade Českej republiky. To je dané vyššou otvorenosťou ekonomiky Slovenska oproti Českej republike, výraznejším pomerom automobilového priemyslu na celkovej priemyselnej produkcii krajiny, na vyššom podiele automobilového priemyslu na tvorbe HDP.

Veľký význam exportu pre Slovenskú ekonomiku potvrdilo aj stretnutie s 250 zástupcami najväčších exportérov Slovenska s predsedom vlády Slovenskej republiky Robertom Ficom a ministrom hospodárstva Slovenskej republiky. Premiér Fico sa vyjadril, že Slovensko, ako krajina chudobná na prírodné zdroje, musí vyššiu kvalitu života dosahovať vysoko proexportným hospodárstvom. Podľa jeho slov, je export tovarov a služieb existenčnou nevyhnutnosťou slovenskej spoločnosti. Minister hospodárstva Malatinský zároveň zhodnotil, že slovenskí exportéri správne pochopili krízu ako výzvu a ich produkty začali smerovať na trhy tretích krajín<sup>23</sup>. (Profit, 2013; MHSR, 2013)

Podľa komentára Inštitútu finančnej politiky (2015), ktorý je hlavným analytickým útvarom ministerstva financií, ale slovenský export v roku 2014 zaznamenal stagnáciu. Za touto stagnáciou a slabšou výkonnosťou stál fakt oslabenia mien obchodných partnerov a v prípade vývozu automobilového priemyslu išlo najmä o obmedzenie výroby kvôli modernizácii a zmenám modelových liniek. Podľa analýzy inštitútu, najvyššie tržobné podiely v rámci exportu dosahuje Slovensko v Českej republike a ostatných susediacich krajinách. Analýza potvrdzuje aj tvrdenie, že Slovensko, ako malá otvorená ekonomika, je výrazne závislá na zahraničnom obchode. V roku 2013 predstavoval reálny vývoz tovarov a služieb viac ako 91 % HDP. Tieto čísla potvrdzuje aj graf na začiatku kapitoly o zahraničnom obchode. Správa taktiež potvrdzuje, že až štvrtinu celkového exportu tvorí export dopravných prostriedkov a komponentov. Tovary vyprodukované na území Slovenskej republiky putujú predovšetkým na európske trhy. Export do krajín Európskej únie predstavuje viac ako 80 % celkového exportu.

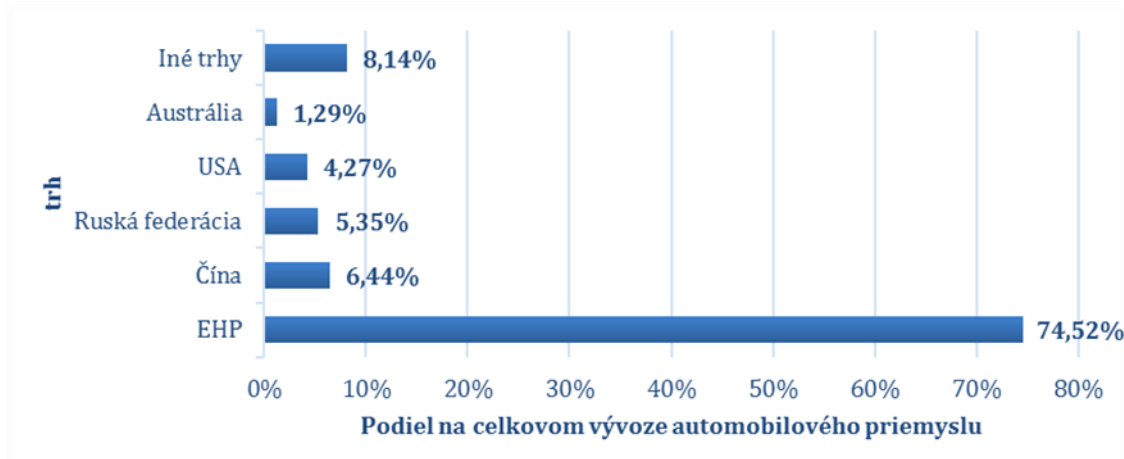
V automobilovom priemysle vidno napojenie na nemecké dodávateľské reťazce, pokiaľ ide o objem exportu aj tržobný podiel. Karosérie sa do Nemecka dovážajú takmer výhradne zo Slovenska. Karosérie sa zo Slovenska vyvážajú v podstate len do dvoch krajín a to Nemecka, kam smeruje 85 % exportu a do Ruska, kam smeruje zvyšných 15 % vývozu.

Na nasledujúcom grafe je zobrazený export automobilového priemyslu a trhy, do ktorých sú tieto tovary vyvážané. Podľa štatistík dostupných na serveroch OSN (2014), je možné vypočítať, že takmer 75 % celkového exportu automobilového priemyslu v roku 2014 smerovalo do krajín Európskeho hospodárskeho priestoru. Druhým najväčším trhom pre vývoz bola Čína s takmer 6,5 %, Nasledovala Ruská federácia do ktorej sa vyviezlo viac ako 5 % tovarov v oblasti autopriemyslu. Zvyšný export smeroval do iných krajín.

---

<sup>23</sup> Krajiny mimo EÚ a EHP.





Graf 18 Rozdelenie exportu automobilového priemyslu SR  
Zdroj: UN, 2016; vlastný výpočet

Z dostupných údajov je zrejmé, že Slovenská ekonomika je značne závislá na exporte automobilov a tovarov používaných v tomto priemysle. V porovnaní s Českou republikou ale má Slovensko lepšie diverzifikovaný export v oblasti automobilového priemyslu, keďže v prípade Českej republiky až 83 % exportu smerovalo na trhy EHP. V prípade Slovenska je export do EHP takmer o 10 percentuálnych bodov nižší. Nad'alej ale platí, že pre Slovenskú ale aj Českú ekonomiku, sú z pohľadu exportu extrémne dôležité trhy v Európskej únii. Čoraz väčší význam ale získavajú trhy ako USA, Ruská federácia a v posledných rokoch najmä Čína.

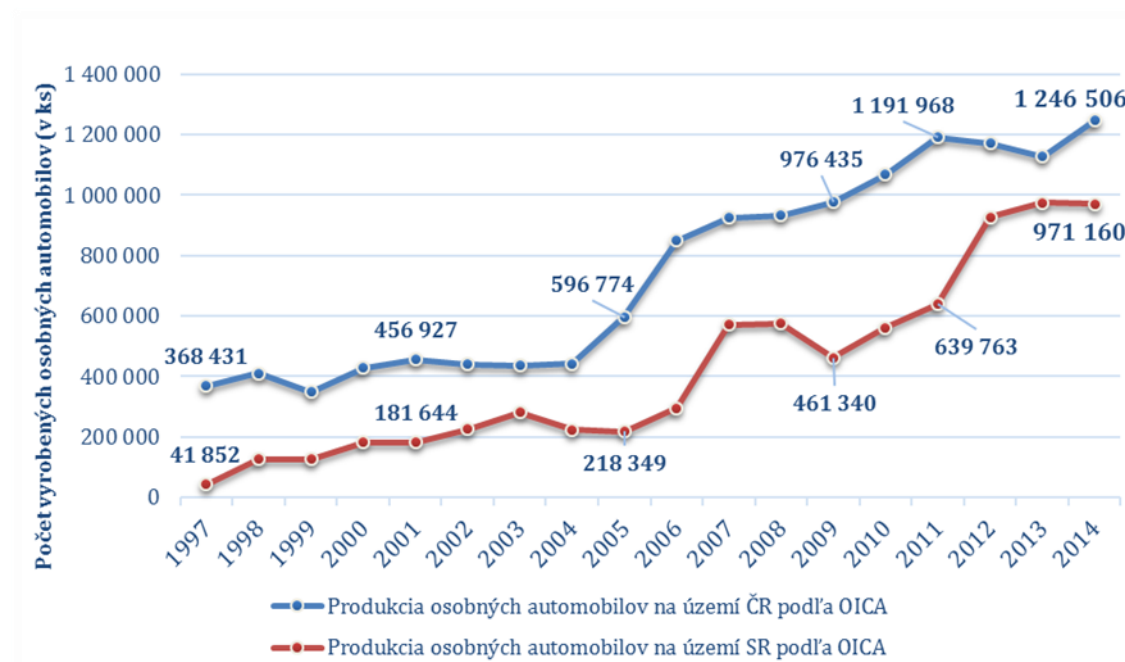
Potenciálny ďalší rast podielu exportu automobilového priemyslu na celkovom exporte dokazuje aj fakt, že na Slovensku od roku 2018 zahájí výrobu v poradí už 4. automobilka a to Jaguar Land Rover. Okrem perspektívy existuje aj hrozba, že v prípade problémov tohto odvetvia a prepade dopytu po automobiloch, môže hroziť výrazný pokles exportu tohto odvetvia. To následne spôsobí prepád kladnej obchodnej bilancie, ktoré obe krajiny dosahujú najmä vplyvom exportu automobilového priemyslu. Čiastočne je tento fakt tlmený diverzifikáciou, kde každá automobilka ako v prípade Českej tak aj Slovenskej republiky kladie dôraz na inú triedu vozidiel, taktiež dodávatelia väčšinou zásobujú viac ako jednu automobilku a často majú svojich obchodných partnerov aj v zahraničí.

#### 4.4 Česká a slovenská produkcia automobilového priemyslu

Táto kapitola porovnáva vývoj produkcie svetového automobilového priemyslu a vývoj tohto sektora v skúmaných krajinách. Je nutné zistiť, či sa dominantný automobilový priemysel v slovenskej a českej ekonomike vymyká oproti normálu ostatných krajín, v ktorých automobilový priemysel z hľadiska absolútnej produkcie dosahuje významnú hodnotu. Následne v druhej časti podkapitoly bude odstránený problém s rozdielnou veľkosťou porovnávaných ekonomík a bude použitý ukazovateľ, ktorý rešpektuje a v lepšej miere vyjadruje výkon automobilového priemyslu v danej krajine v závislosti od jej počtu obyvateľov. Cieľom tejto podkapitoly bude ukázať podiel českého a slovenského automobilového priemyslu na

celosvetovej produkcii a zároveň porovnať obidve krajiny z hľadiska absolútnej aj relatívnej produkcie.

Na nasledujúcom grafe je znázornený vývoj produkcie automobilového priemyslu v Českej a Slovenskej republike od roku 1997 až po rok 2014. Z grafu je zrejmý rastúci trend produkcie v oboch sledovaných krajinách. V prípade Českej republiky vzrástol objem vyprodukovaných automobilov z 368 431 kusov v roku 1997 na hodnotu 1 246 506 kusov vyrobených automobilov v roku 2014. To znamená približne 3,4 násobný nárast objemu v roku 2014 oproti roku 1997. Avšak v prípade Slovenskej republiky, ktorá v roku 1997 produkovala len 41 852 automobilov sa tento počet zvýšil na hodnotu 971 160 automobilov vyrobených v roku 2014. V percentuálnom vyjadrení ide o nárast produkcie osobných automobilov o 2220 %.



Graf 19 Produkcia automobilového priemyslu v ČR a SR v rokoch 1997 – 2014  
Zdroj: OICA, 2016c; vlastné spracovanie

#### 4.4.1 Absolútna produkcia automobilového priemyslu

Táto časť zameraná na celkovú produkciu v automobilovom priemysle zobrazuje výkon automobilového priemyslu vo všetkých významných krajinách, ktoré v roku 2014 vyprodukovali najviac osobných automobilov na svete. Nasledujúci prehľad bude obmedzený iba na výrobu osobných automobilov, pretože výroba komerčných a nákladných vozidiel sa v obidvoch skúmaných krajinách realizuje v prípade Slovenskej republiky v nulovom a v prípade Českej republiky v zanedbateľnom množstve.

Tab. 4 Produkcia automobilov vo vybraných štátoch v roku 2014

P. č.	Krajina	Výroba osobných automobilov	P. č.	Krajina	Výroba osobných automobilov
1.	Čína	19 919 795	16.	Irán	925 975
2.	Japonsko	8 277 070	17.	Kanada	913 533
3.	Nemecko	5 604 026	18.	Thajsko	742 678
4.	USA	4 253 098	19.	Turecko	733 439
5.	Južná Kórea	4 124 116	20.	Malajzia	547 150
6.	India	3 158 215	21.	Belgicko	481 637
7.	Brazília	2 314 789	22.	Poľsko	473 000
8.	Mexiko	1 915 709	23.	Maďarsko	434 069
9.	Španielsko	1 898 342	24.	Taliansko	401 317
10.	Rusko	1 692 505	25.	Rumunsko	391 422
11.	Veľká Británia	1 528 148	26.	Argentína	363 711
12.	Francúzsko	1 499 464	27.	Taiwan	332 629
13.	<b>Česká republika</b>	<b>1 246 506</b>	28.	Juhoafrická republika	277 491
14.	Indonézia	1 011 260	29.	Uzbekistan	245 660
15.	<b>Slovensko</b>	<b>971 160</b>	30.	Švédsko	154 173
				<b>Spolu celosvetovo</b>	<b>67 530 621</b>

Zdroj: OICA, 2016a; vlastné spracovanie

V roku 2014 bola najväčším výrobcom osobných automobilov na svete Čína, ktorá vyrobila takmer 20 miliónov osobných automobilov. Nasledovalo ju Japonsko, ktoré je z historického hľadiska považované za jedného z popredných producentov automobilov v Ázii s typickými značkami ako napríklad Honda, Toyota, Mazda, Nissan, Suzuki a Mitsubishi. Nutné je zdôrazniť že Čína, ktorá je na 1. mieste, vyrába viac ako dvojnásobné množstvo osobných automobilov ako Japonsko a dokonca viac ako štyrikrát viac automobilov ako USA.

Sledované krajiny, Česká a Slovenská republika, sa napriek ich pomerne malej rozlohe a veľkosti ekonomiky umiestnili v rebríčku na 13. respektíve 15. mieste, čo poukazuje na výraznejšie postavenie automobilového priemyslu v týchto krajinách. Česká republika vyprodukuje približne 22 % produkcie Nemecka a Slovenská republika aj napriek takmer dvojnásobne nižšiemu počtu obyvateľov vyprodukuje až 80 % produkcie Českej republiky. (OICA, 2016a)

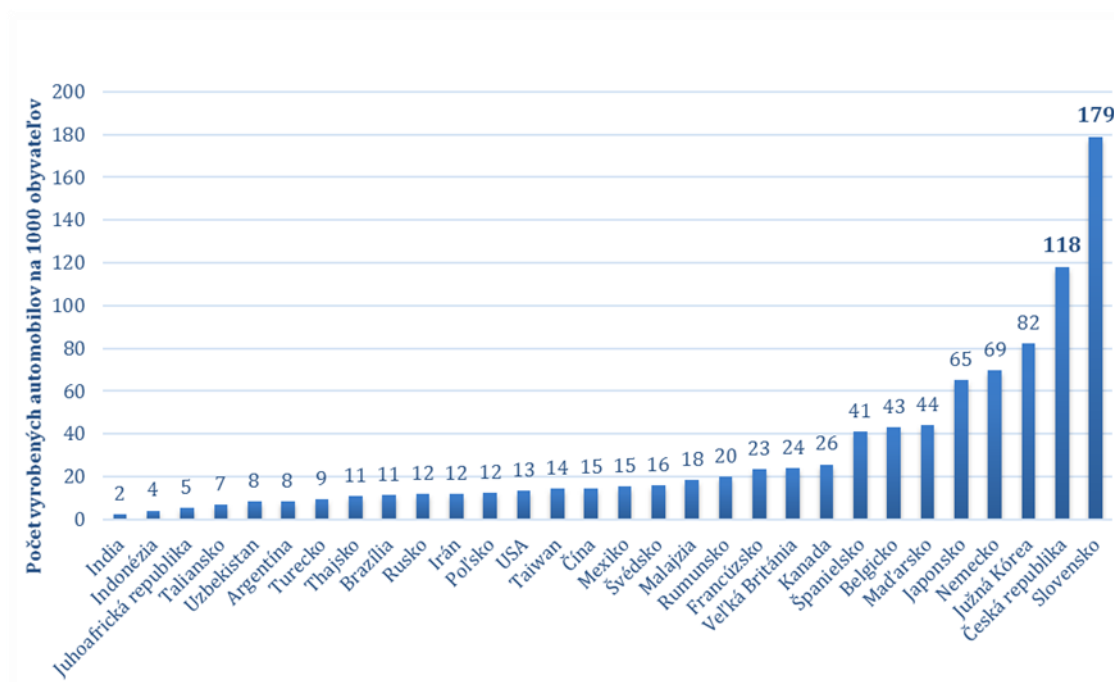
Zaujímavé je aj porovnanie tohto rebríčka s rebríčkom absolútnej veľkosti HDP Českej a Slovenskej republiky. Podľa údajov Svetovej banky (2016) Česká republika dosahuje 51. najväčší nominálny HDP a Slovenská republika sa nachádza na 64. mieste z pomedzi 194 sledovaných krajín. Napriek postaveniu obidvoch krajín v rebríčku veľkosti HDP v druhej päťdesiatke, sa obidve krajiny dokázali umiestniť v prvej pätnástke najväčších výrobcov automobilov na svete.

#### 4.4.2 Relatívna produkcia automobilového priemyslu

Predchádzajúca časť bola zameraná na absolútnu produkciu vozidiel v automobilovom priemysle vybraných svetových krajín vrátane Českej a Slovenskej republiky a ich podielu na celosvetovej výrobe. Táto podkapitola

zohľadňuje okrem absolútnej produkcie v automobilovom priemysle aj počet obyvateľov jednotlivých krajín, čiže prihliada na veľkosť skúmanej ekonomiky.

Hodnotiacim ukazovateľom je relatívna produkcia v automobilovom priemysle, čiže počet osobných automobilov vyrobených na 1 000 obyvateľov daného štátu. Z nasledujúceho grafu vyplýva, že krajiny, ako napríklad Čína alebo USA, ktoré v absolútnom hodnotení dosahovali významné hodnoty produkcie automobilového priemyslu, sa nachádzajú po zohľadnení počtu obyvateľov daných krajín až v druhej polovici grafu. Naopak krajiny ako Slovenská a Česká republika, ktoré v rebríčku absolútnej produkcie figurovali na 15. respektíve 13. mieste, sa po zohľadnení počtu obyvateľov stali svetovými lídrami vo výrobe automobilov na 1 000 obyvateľov. Česká republika vyrobila v roku 2014 118 automobilov a Slovenská republika 179 automobilov na tisíc obyvateľov. Zaujímavým faktom zostáva, že Slovenská republika napriek takmer dvojnásobne nižšiemu počtu obyvateľov dokázala vyprodukovať až o 52 % viac osobných automobilov na tisíc obyvateľov ako Česká republika. Slovensko a Česká republika majú výrazný náskok pred krajinami ako Južná Kórea, ktorá vyprodukovala 82 automobilov alebo typicky priemyselné Nemecko, ktoré vyrobilo iba 39 % produkcie vozidiel Slovenska na tisíc obyvateľov.



Graf 20 Počet vyrobených automobilov na 1 000 obyvateľov v roku 2014  
Zdroj: OICA, 2016a; Worldometers, 2016; vlastný výpočet

Z predošlých štatistík je viditeľné, že obidve skúmané krajiny majú vysokú koncentráciu automobilového priemyslu na svojom území. Vzhľadom k nízkemu počtu obyvateľov a relatívne malej veľkosti ekonomiky sa obidve krajiny nachádzajú na prvých dvoch priečkach rebríčka vyprodukovaných automobilov na svete prepočítaných na tisíc obyvateľov. Zaujímavým faktom, ktorý sa dá pozorovať je, že Slo-

venská produkcia dosahujúca 179 vyrobených osobných vozidiel na tisíc obyvateľov je viac ako dvakrát vyššia ako produkcia v Južnej Kórei a o polovicu vyššia ako produkcia v Českej republike. Absolútny počet vyrobených automobilov v rámci celosvetovej produkcie nie je tak významný, ale napriek tomu sa obidve skúmané krajiny zaradili medzi 15 krajín s najväčšou produkciou osobných automobilov na svete. Tieto štatistiky potvrdzujú, že Česká, ale najmä Slovenská ekonomika, sú z pohľadu produkcie automobilového priemyslu svetovými lídrami.

## **4.5 SWOT českého a slovenského automobilového priemyslu**

Po zhodnotení štyroch hlavných oblastí, v ktorých sa automobilový priemysel výraznejšie prejavuje, je na mieste získané poznatky zhrnúť a vysloviť záver a odporúčanie. Pretože sú obidve krajiny na základe porovnania v oblasti automobilového priemyslu podobné, bude zvolené spoločné hodnotenie. V nasledujúcej časti budú prezentované spoločné silné a slabé stránky doplnené o budúce príležitosti a prípadne riziká. Napriek tomu existujú aj rozdiely, ktoré by nebolo korektné prehliadať, preto budú v každej časti spomenuté aj faktory pre každú krajinu samostatne.

### **4.5.1 Silné stránky automobilového priemyslu**

- Medzi najvýznamnejšie silné stránky v obidvoch krajinách patrí strategická poloha automobilového priemyslu. Investori považujú územie Slovenska a Českej republiky za jeden celok. Umiestnenie výroby a dodávateľov na hranici medzi vyspelými západnými trhmi, kam smeruje väčšina exportu a rýchlo sa rozvíjajúcim trhom východne od tohto územia, ktorý má v budúcnosti potenciál stať sa výrazným partnerom. S výhodnou polohou súvisí aj možnosť znižovať dopravné náklady.
- Ďalším významným faktorom je fakt, že v obidvoch krajinách pôsobia svetoví výrobcovia automobilov. V obidvoch krajinách sa nachádzajú jedny z najmodernejších a najnovších výrobných závodov, či už v prípade spoločnosti Hyundai, ktorá má výrobný závod na Slovensku aj v Českej republike, alebo partnerstvo Peugeot–Citroën, ktoré sa rozhodlo investovať taktiež na Slovensku a spolu s Toyotou aj v Českej republike. Zároveň sú efektívne využívané vstupy pri šetrení životného prostredia.
- Dôležitou silnou stránkou je aj členstvo krajín v Európskej únii, ktoré zabezpečuje prístup na európske trhy aj výrobcom mimo krajín EÚ. Odpadá nutnosť dodržiavať európske množstevné kvóty a produkty nie sú zaťažované poplatkami a clami.
- Ďalším faktorom sú aj dodávatelia pôsobiaci v obidvoch krajinách, ktorí sú plne integrovaný do európskych dodávateľských sietí.
- Významným faktorom naďalej ostáva veľmi pozitívny pomer medzi produktivitou práce a mzdovými nákladmi. Automobilový priemysel produkuje výraznú pridanú hodnotu a produktivita práce s ohľadom na mzdovú úroveň je stále výrazným pozitívnym faktorom pre potenciálnych investorov.

### **Silné stránky slovenského automobilového priemyslu**

- Silnou stránkou slovenského odvetvia výroby automobilov je kladné hodnotenie zahraničných investorov a zákazníkov, ktorí v minulosti investovali na tomto území.
- Pomerne kvalitné technické vzdelanie pracovníkov za relatívne nízke mzdové požiadavky.
- V prospech Slovenska hovorí aj prijatie spoločnej európskej meny. Stabilný kurz voči západným trhom, kam smeruje aj väčšina exportu slovenského autopriemyslu a kde je oficiálnou menou Euro, je veľmi dôležitý.

### **Silné stránky českého automobilového priemyslu**

- V prípade Českej republiky je za najväčšiu silnú stránku považovaná obrovská história nie len v automobilovom priemysle, ale aj v celom technickom odvetví.
- Česká republika disponuje z pohľadu zahraničných investorov jednou z najvyspelejších a najsilnejších dodávateľských sietí. Podľa CzechInvestu má polovica najvýznamnejších svetových dodávateľov pre automobilový priemysel prevádzky v Českej republike.
- Ďalším pozitívnym faktorom je pomerne kvalitná a v súčasnosti aj dostatočne dobudovaná cestná infraštruktúra, ktorá je pre automobilový priemysel kľúčová.

#### **4.5.2 Slabé stránky a nedostatky automobilového priemyslu**

- Pre obidve krajiny je zjavná nízka diverzifikácia a silná dominancia vo výrobe osobných automobilov. V Slovenskej republike prakticky neexistuje sieť dodávateľov a konečných výrobcov pre inú výrobu ako výrobu osobných automobilov. V Českej republike z historických súvislostí existujú aj výrobcovia nákladných automobilov aj autobusov, ale v porovnaní s výrobou osobných automobilov sú tieto odvetvia takmer zanedbateľné.
- Ďalšou spoločnou slabou stránkou je dominancia automobilového priemyslu z hľadiska celkovej produkcie v priemysle. V prípade Českej republiky tvorí jednu pätinu, v prípade Slovenska dokonca tretinu priemyselnej produkcie.
- Obidve krajiny sú silno závislé na zahraničnom obchode a obidve krajiny ťažia s masívneho exportu produktov automobilového priemyslu, ktorý tvorí v prípade Českej republiky 20 % a v prípade Slovenska viac ako 27 % celkového exportu.
- Väčšia časť výskumu sa realizuje mimo týchto krajín, domáce automobilky len veľmi pomaly presúvajú svoje vývojové centrá na územie Slovenska a Českej republiky.

### **Slabé stránky slovenského automobilového priemyslu**

- Veľkou nevýhodou Slovenska je jeho nedokončená cestná a nezmodernizovaná železničná sieť, hlavne vo východnej časti krajiny. Cestná sieť je pre automobilový priemysel podstatná. Čoraz vo väčšej miere sa využíva železničná doprava na dopravu automobilov a ich komponentov.
- Problémom je aj nedostatok kvalifikovaných pracovníkov s kvalitným technickým vzdelaním.

### **Slabé stránky českého automobilového priemyslu**

- Pre európskych investorov je výraznejšia nevýhoda v podobe vlastnej meny, ktorú Česká republika stále má, s čím sú spojené kurzové a menové riziká.

#### **4.5.3 Príležitosti v automobilovom priemysle**

- Výraznou príležitosťou je podpora a rozvoj investícií v tomto sektore, nakoľko existuje veľká podpora zo strany obidvoch vlád o medzinárodných investorov v oblasti automobilového sektoru. Snahu podporovať investorov či už daňovými úľavami alebo aj priamymi dotáciami. Príkladom môže byť nová investícia Jaguar Land Rover na Slovensku, kde vláda vyčlenila na podporu tohto investora približne 130 miliónov eur.
- Príležitosť firiem zameraných na vývoj a výskum v oblasti automobilového priemyslu, keďže hlavne v Slovenskej republike je tento sektor veľmi málo zastúpený. Presun spoločností z iných západných krajín, ktoré sa sústreďujú na výskum a vývoj by bol pre obidve krajiny veľkým impulzom.
- Noví investori hlavne z východnej a juhovýchodnej Ázie vnímajú našu oblasť ako vstupnú bránu na európsky trh, čo robí naše krajiny atraktívnymi.
- Rozvoj spolupráce medzi automobilkami a dodávateľmi, keďže investori považujú územie obidvoch krajín za relatívne homogénny celok.

### **Príležitosti slovenského automobilového priemyslu**

- Za výraznú príležitosť slovenského automobilového priemyslu sa dá považovať silnejúci dopyt po automobiloch vyrábaných na území Slovenka domácimi producentmi automobilov Kia a Volkswagen. Príležitosť v diverzifikácii exportu automobilového priemyslu, ktorý smeruje najmä na trhy EÚ.
- Nové príležitosti rozvoja dodávateľských sietí kvôli presunu globálneho automobilového priemyslu do krajín strednej Európy.

### **Príležitosti českého automobilového priemyslu**

- Pokračovanie budovania značky Škoda v rámci koncernu Volkswagen.

#### **4.5.4 Riziká a prípadné hrozby v automobilovom priemysle**

- Výrazné zhoršenie kladnej obchodnej bilancie, ktorú obe krajiny dosahujú vplyvom automobilového priemyslu v prípade zhoršenia situácie na zahraničnom trhu. V prípade problémov klesá exportný potenciál, čo firmy núti výraznejšie prepúšťať nie len u finálnych výrobcov, ale aj u dodávateľov.
- Závislosť automobilového priemyslu na vonkajšom vývoji. V prípade problémov s dopytom automobilov sa prejavia problémy celej ekonomiky, pretože automobilový priemysel nepriamo ovplyvňuje aj ďalšie časti priemyselnej výroby. Ostatné odvetvia nedokážu kompenzovať pokles produkcie.
- Pri udržaní súčasného tempa zvyšovania mzdových nákladov na zamestnancov hrozí v budúcnosti presun časti výroby do krajín s nižšími nákladmi na pracovnú silu. Potenciálne hrozba presunu do východnej a juhovýchodnej Európy konkrétne do Bulharska, Rumunska a Ukrajiny v prípade jej stabilizácie a vstupu do EÚ. Táto hrozba je situovaná do dlhodobého horizontu, pretože presun dodávateľských štruktúr, ktoré sú v rámci Českej aj Slovenskej republiky vytvorené, potrebuje značné finančné prostriedky.
- Výraznou hrozbou pre automobilový priemysel je pokračujúca stagnácia európskej ekonomiky. Keďže ide v oboch krajinách o silno exportné odvetvie, dlhodobá stagnácia v západnej Európe môže mať za následok utlmenie výroby, respektíve jej stagnáciu.

#### **Riziká slovenského automobilového priemyslu**

- Najvýraznejším rizikom slovenského automobilového priemyslu je lokalizácia všetkých výrobných závodov a väčšiny subdodávateľov na západe krajiny. Automobilový priemysel nie je rovnomerne rozložený a dochádza k rozdielnemu vývoju tých častí, kde je automobilový priemysel najviac koncentrovaný.

#### **Riziká českého automobilového priemyslu**

- Najvýraznejším rizikom je príliš silná orientácia exportu automobilového priemyslu na trhy v Európskej únii.
- Bez nového výraznejšieho investora alebo veľkej investície do rozšírenia výroby bude automobilový priemysel narážať na produkčný strop.



## 5 Diskusia a odporúčenie

Česká republika spolu so Slovenskom sú najpriemyselnejšie krajiny v Európe. Preto nebude výraznejším prekvapením, že obidve krajiny budú mať silné zastúpenie priemyselnej produkcie na celkovej produkcii. Ekonomika obidvoch krajín je jasne orientovaná na spracovateľský priemysel, kam patrí aj samotný automobilový priemysel. Najmä Česká republika sa po rozpade RVHP rozhodla, že svoj zastaraný a neproduktívny priemysel reštrukturalizuje a hlavným pilierom nového moderného priemyslu bude automobilový priemysel. Toto rozhodnutie bolo vzhľadom na viac ako 100 ročnú históriu logickým krokom. Slovenská republika sa úspechom inšpirovala a jej značne zastaraný a málo rozvinutý automobilový priemysel dokázala vybudovať na svetovú úroveň.

Pre krajiny akou sú Česká a Slovenská republiky je pochopiteľné, že sa sústreďujú na jeden priemyselný sektor a ten sa snažia neustále podporovať. Bolo by chybou sa po 25 rokoch intenzívnej podpory a náročnej transformácie zastaraného priemyslu na moderný automobilový priemysel zamýšľať nad ukončením tejto podpory.

Naopak, výraznejšie ignorovanie vzťahov a situácie v automobilovom priemysle zo strany budúcich vlád by nielen nevedlo k ďalšiemu rozvoju tohto perspektívneho odvetia, ale mohlo by spôsobiť výraznejší odchod investorov do krajín, ktoré by aj za cenu výraznej finančnej pomoci boli ochotné tento priemysel podporovať a vytvoriť mu vhodné podmienky.

Podľa predošlých poznatkov sa javí ako najlepší spôsob podpory doterajšieho automobilového priemyslu podpora tých častí, ktoré sa sústreďujú na vedu, výskum s vysokou pridanou hodnotou. Väčšia časť nášho automobilového priemyslu sa síce stále zameriava na výrobu finálnych vozidiel, čo dokazujú aj rekordné výsledky produkcie obidvoch krajín v posledných rokoch, ale obidve krajiny už určite nemožno nazvať veľmi populárnym a často mediálne spomínaným výrazom „montovňa Európy“. Keď pred 25 rokmi zrealizoval svoju investíciu na Slovensku nemecký Volkswagen, 90 % komponentov bolo dovážaných zo zahraničia. V súčasnosti automobilový priemysel importuje 60 % komponentov potrebných na výrobu. To znamená, že import výrobkov zo zahraničia klesá, naopak počet domácich produktov naďalej stúpa. V našom prípade ide už o celé odvetvie so svojou vlastnou štruktúrou, reťazcom firiem a ekosystémom. Aj podľa rastúceho počtu pracovníkov zamestnaných v subdodávateľských firmách, ktoré nie len produkujú komponenty, ale častokrát aj vyvíjajú nové materiály a zdokonaľujú technické postupy, sa dá vidieť nárast tých odvetví automobilového priemyslu, ktoré sú zamerané na implementovanie nových vedeckých poznatkov a technológií.

Veľké nadnárodné spoločnosti investujú desiatky miliónov eur a stovky miliónov českých korún na vývoj nových technických riešení, alternatívnych pohonov a úplnej zmeny konceptu dopravy, ktorý nás v nasledujúcich desiatkach rokov čaká. Vlády obidvoch krajín by sa preto mali zamýšľať nad tým, ako znížiť v niektorých oblastiach už pomerne vysokú závislosť na automobilovom priemysle a intenzívne podporovať tých investorov, ktorí budú ochotní realizovať na tomto území výskumné a vývojové aktivity. Aj podľa mnohých investorov v oblasti auto-

mobilového priemyslu, prestávajú byť pre väčšinu spoločností najpodstatnejšie mzdové náklady, ale schopnosť nájsť kvalitných, kvalifikovaných a kompetentných ľudí so silnou motiváciou, novými nápismi a myšlienkami. Preto je základnou úlohou vlády vytvárať také prostredie, aby dokázalo takýchto ľudí neustále produkovať.

## 6 Záver

Automobilový priemysel patrí vo svete k významným priemyselným odvetviam a v mnohých štátoch zaujíma dominantné postavenie. Takými krajinami sú aj Česká a Slovenská republika. Český automobilový priemysel sa považuje za jeden z najstarších na svete. Vývoj a výroba automobilov siaha až do 19. storočia. Neustále sa zvyšujúcou produkciou a získavaním nových skúseností sa vyvinul v jeden z najmodernejších v Európe. Po nástupe socialistického režimu a centrálne plánovanej ekonomiky zaznamenal automobilový priemysel postupný úpadok a stratu konkurencieschopnosti.

Automobilový priemysel sa však v týchto krajinách nevyvíjal rovnako. V rámci Československa bola až do začiatku 60. rokov takmer všetka produkcia sústredená na českom území. Až vplyvom stratégie industrializácie Slovenska a silným politickým tlakom, založili české spoločnosti svoje závody na území Slovenska.

Po páde socialistického režimu v Československu výrobcovia súperili s nedostatkom pracovnej sily, nekvalitnou výrobou a stratou exportných trhov, ktoré zapríčinilo zrušenie RVHP. Výrobcovia a najmä vlády oboch krajín sa museli rozhodnúť, akým smerom reštrukturalizujú svoj ťažký, v tej dobe veľmi nákladný zbrojársky priemysel. Česká a neskôr aj Slovenská republika sa vybrali cestou budovania moderného automobilového priemyslu, postaveného na produkcii osobných automobilov. Vďaka ochote vlád reštrukturalizovať automobilový priemysel pomocou zahraničných investorov sa na Slovensku a v Českej republike usadil silný nadnárodný koncern Volkswagen, ktorý investoval do automobilového priemyslu niekoľko miliárd eur. V Českej republike je to úspešný viac ako 20 ročný príbeh spoločnosti Škoda, na Slovensku vzkriesenie a prebudovanie bývalých Bratislavských automobilových závodov.

Po vybudovaní dostatočnej dodávateľskej siete a priaznivým ekonomickým zmenám sa rozhodli v oboch krajinách investovať ďalší dvaja medzinárodný výrobcovia automobilov, ktorí vybudovali v každej krajine výrobný závod a začali budovať vlastnú silnú dodávateľskú sieť. Transformácia automobilového priemyslu v Českej republike a na Slovensku sa považuje za úspešný projekt, nakoľko v mnohých krajinách strednej a východnej Európy sa rozpadom RVHP buď drasticky znížila výroba, alebo automobilový priemysel úplne zanikol.

V súčasnosti zaujíma automobilový priemysel v oboch krajinách dominantné postavenie a je jedným z hlavných pilierov hospodárstva. Zamestnáva približne 3 % celkovej pracujúcej populácie, čo predstavuje v prípade Slovenska 60 000 zamestnancov, v prípade Českej republiky až 150 000 pracovníkov. Väčšinu zamestnanosti vytvárajú subdodávateľské firmy, zásobujúce finálnych dodávateľov, ktoré tvoria viac ako 75 % celkovej zamestnanosti v automobilovom priemysle. V prípade Českej republiky sa automobilový priemysel podieľa na priemyselnej produkcii takmer 25 % a tretinou v prípade Slovenska. Obe krajiny sú malé otvorené ekonomiky s veľmi silno exportne orientovaným hospodárstvom, kde automobilový priemysel dosahuje 20 – 25% podiel. Výrazný vplyv automobilového priemyslu je možné pozorovať aj na produkcii samotných automobilov, kde sa obe ekonomiky umiestnili na prvých dvoch priečkach v rebríčku výroby osobných

automobilov na tisíc obyvateľov. Absolútna produkcia automobilov nie je taká výrazná ako v prípade veľkých štátov, ale aj tak patria k 15 najväčším výrobcom osobných automobilov na svete.

Zo získaných poznatkov vyplynulo, že obidve krajiny sú pre investorov atraktívne z hľadiska výhodnej polohy, dostupnej kvalifikovanej pracovnej sily s primeranými mzdovými nákladmi, veľkým množstvom dodávateľov a v prípade Českej republiky aj rozvinutou dopravnou infraštruktúrou.

Výsledný vplyv automobilového priemyslu na ekonomiku bol dosiahnutý aj vplyvom podpory investorov zo strany obidvoch vlád, ktoré si určili automobilový priemysel za svoju prioritu. Dôkazom toho sú stále pomerne časté investície do automobilového priemyslu v obidvoch krajinách. V prípade Slovenskej republiky ide aktuálne o najvýznamnejšiu investíciu do automobilového priemyslu za posledné roky v Európe a to vybudovanie nového výrobného závodu a vývojového centra firmy Jaguar Land Rover za niekoľko stoviek miliónov eur.

Okrem silných pozitívnych vplyvov tohto priemyslu na celú ekonomiku existujú značné riziká a negatíva, ktoré výrazná koncentrácia automobilového priemyslu prináša. Ekonomika obidvoch krajín je proexportne orientovaná a významným exportérom je práve automobilový priemysel, ktorý viac ako 80 % svojej produkcie vyváža na trhy v Európskej únii. Zároveň je aj výrazne cyklickým odvetvím čo spolu s nízkou diverzifikáciou exportu môže spôsobovať v prípade zníženia dopytu po automobiloch, hlavne v Európskej únii, vážne problémy. Ostatné odvetvia prípadný prepád automobilového priemyslu nedokážu kompenzovať.

Automobilový priemysel v obidvoch krajinách už nemožno považovať len za odvetvie finalizujúce osobné automobily s charakterom „montovne“ a využívaním lacnej pracovnej sily zo strany zahraničných investorov. Čoraz častejšie sú využívaní lokálni dodávatelia a výrobcovia komponentov. Spolu tvoria celé odvetvie priemyslu.

Otázkou zostáva ako znižovať závislosť ekonomiky od tých častí výroby, ktoré neprinášajú výraznejšie inovácie. Je taktiež vhodné zvážiť ďalšiu podporu tohto odvetvia a motivovať výrobcov výraznejšie diverzifikovať svoj export. Podpora práve investorov ochotných investovať do vývoja a výskumu nových technológií, materiálov a postupov sa javí ako najlepšia možnosť. Úlohou vlády bude preto znižovať závislosť ekonomiky od produkcie v automobilovom priemysle podporovaním tých častí priemyslu a investorov, ktorí budú ochotní vybudovať výskumné a vývojové centrá na našom území. Dôležitá je aj podpora a vytváranie podmienok pre dostatok kvalitných zamestnancov s technickým vzdelaním, ktorí dokážu ovládať najmodernejšie prístroje a zariadenia. Tieto všetky aktivity aj zo strany vlády sú potrebné na to, aby sa zo Slovenska a Českej republiky nestal novodobý Detroit 21. storočia.

## 7 Zdroje a literatura

- ACEA. *Passenger car production in the EU in 2014*. [online]. © European Automobile Manufacturers Association, 2016 [cit. 2016-02-27]. Dostupné z: <http://www.acea.be/statistics/tag/category/passenger-cars-production>
- CZECHINVEST. *Investment and Business Development Agency. Automotive Industry in the Czech Republic*. [online] © CzechInvest, 2015 [cit. 2016-04-21]. Dostupné z: <http://www.czechinvest.org/en/1automotive-industry>
- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Databáze zahraničního obchodu*. [online]. © Český statistický úřad, 2016c [cit. 2016-04-05]. Dostupné z: <http://apl.czso.cz/pll/stazo/STAZO.STAZO>
- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Zahraníční obchod České republiky (vývoz, dovoz)*. [online]. © Český statistický úřad, 2016d [cit. 2016-04-05]. Dostupné z: [https://www.czso.cz/csu/czso/cr\\_od\\_roku\\_1989\\_zo](https://www.czso.cz/csu/czso/cr_od_roku_1989_zo)
- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Časové řady ukazatelů účtů výroby a tvorby důchodů. Tabulka TB0001PPS: Zaměstnanost celkem (osoby)*. [online]. © Český statistický úřad, 2016a [cit. 2016-04-29]. Dostupné z: <http://apl.czso.cz/pll/rocenka/rocenkavyber.socas>
- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Tab. Průměrná hrubá měsíční mzda podle odvětví - sekce CZ-NACE - na přepočtené počty*. [online]. © Český statistický úřad, 2016b [cit. 2016-04-29]. Dostupné z: [https://www.czso.cz/documents/10180/20559233/pmzcr031116\\_2.xlsx/12212de3-b962-4036-8f41-f7248b9ac1f9?version=1.0](https://www.czso.cz/documents/10180/20559233/pmzcr031116_2.xlsx/12212de3-b962-4036-8f41-f7248b9ac1f9?version=1.0)
- ERNST & YOUNG. *The Central and Eastern European automotive market - Czech Republic*. [online]. Ernst & Young Global Limited, 2012 [cit. 2016-04-26]. Dostupné z: <http://www.ey.com/GL/en/Industries/Automotive/The-Central-and-Eastern-European-automotive-market---Country-profile--Czech-Republic>
- HYUNDAI MOTOR. *Základní informace o HMMC*. © Hyundai Motor Manufacturing Czech, 2016 [online]. [cit. 2016-04-21]. Dostupné z: <http://www.hyundai-motor.cz/index.php?rubrika=basic-info>
- IDNES. *Odboráři a vedení Škoda Auto se dohodli. Mzda vzroste o 3,5 procenta*. [online]. © MAFRA, 2015 [cit. 2016-04-29]. Dostupné z: [http://ekonomika.idnes.cz/ve-skodovce-vzrostou-mzdy-o-3-5-procenta-fcp/ekoakcie.aspx?c=A150423\\_162054\\_ekoakcie\\_rny](http://ekonomika.idnes.cz/ve-skodovce-vzrostou-mzdy-o-3-5-procenta-fcp/ekoakcie.aspx?c=A150423_162054_ekoakcie_rny)
- KIA MOTORS. *O společnosti*. [online]. © KIA Motors Slovakia, 2016b [cit. 2016-05-11]. Dostupné z: <http://www.kia.sk/index.php?context=208>
- KIA MOTORS. *Výročné správy 2006 – 2014*. [online]. © Kia Motors Slovakia, 2016a [cit. 2016-05-01]. Dostupné z: <http://www.kia.sk/index.php?context=346>
- MINISTERSTVO HOSPODÁRSTVA SR (MHSR). *T. Malatinský: Exportéri správne pochopili krízu ako výzvu a produkty uplatnili na tretích trhoch*. © Ministerstvo hospodárstva SR, 2013 [online]. [cit. 2016-04-25]. Dostupné z: <http://www.mhsr.sk/aktuality-t-malatinsky--exporteri-spravne-pochopili-krizu-ako-vyzvu-a-produkty-uplatnili-na-tretich-trhoch/10s141935c>

- MINISTERSTVO HOSPODÁRSTVA SR (MHSR). *Zoznam podnikateľských subjektov, ktorým bolo schválené poskytnutie štátnej regionálnej pomoci*. © Ministerstvo hospodárstva SR, 2016 [online]. [cit. 2016-04-15]. Dostupné z: <http://www.economy.gov.sk/12294-menu/147570s>
- MIŠOTA, BRANISLAV A SORAČ ADAM. *Vývoj stupňa otvorenosti ekonomiky SR a ČR v rokoch 1995 – 2012*. JOURNAL OF KNOWLEDGE SOCIETY, 2013. ISSN: 2336-2561.
- MIŠÚNOVÁ, EMA A MIŠÚN JURAJ. *Priemysel Slovenska a dopady globálnej krízy: globálna kríza s akcentom na automobilový priemysel*. Bratislava: Esprit, 2009. ISBN 978-80-970202-2-4.
- ODKLADAL, MARTIN. *Ako sa zo Slovenska stala automobilová veľmoc*. [online]. 2015 [cit. 2016-03-11]. Dostupné z: <http://www.aktuality.sk/clanok/302194/ako-sa-zo-slovenska-stala-automobilova-velmoc-fakty-ktore-ste-zrejme-netusili/>
- OECD. *Trade in goods and services: Exports/ Imports, % of GDP, 2014*. [online]. © Organisation for Economic Co-operation and Development, 2016 [cit. 2016-03-05]. Dostupné z: <https://data.oecd.org/trade/trade-in-goods-and-services.htm#indicator-chart>
- OICA. *2013-2014 World Motor Vehicle Production By Country And Type*. [online]. © International Organization of Motor Vehicle Manufacturers, 2016b [cit. 2016-04-22]. Dostupné z: <http://www.oica.net/wp-content/uploads/Cars-2014-Sept.15.pdf>
- OICA. *Production statistics*. [online]. © International Organization of Motor Vehicle Manufacturers, 2016c [cit. 2016-04-27]. Dostupné z: <http://www.oica.net/category/production-statistics/>
- OICA. *Production statistics 2014*. [online]. © International Organization of Motor Vehicle Manufacturers, 2016a [cit. 2016-04-20]. Dostupné z: <http://www.oica.net/category/production-statistics/2014-statistics/>
- PAVLÍNEK, PETR. *Restructuring the Central and Eastern European Automobile Industry: Legacies, Trends, and Effects of Foreign Direct Investment*. Post-Soviet Geography and Economics. 2002b, roč. 43, č. 1, s. 41-77. ISSN 1088-9388
- PAVLÍNEK, PETR. *Transformation of Central and East European Passenger Car Industry: Selective Peripheral Integration through Foreign Direct Investment*. Environment and Planning A, 2002a. 34 s., č. 9, s. 1685-1709. ISSN 0308-518X
- PAVLÍNEK, PETR. *A successful transformation?: Restructuring of the Czech automobile industry*. 1. vyd. Heidelberg: Physica-Verlag, c2008. Contributions to economics. ISBN 978-3-7908-2039-3.
- PAVLÍNEK, PETR. *Economic restructuring and local environmental management in the Czech Republic*. Lewiston: Mellen press, 1997. ISBN 07-734-8447-7.
- PROFIT. *Export je pre Slovensko existenčne nevyhnutný*. [online] © Petit Press, 2013 [cit. 2016-04-25]. Dostupné z: <http://profit.sme.sk/dennik/export-je-pre-slovensko-existencne-nevyhnutny.html>

- PSA PEUGEOT CITROËN. *Automobilka v Trnave*. [online]. © PSA Peugeot Citroën Slovakia, 2016b [cit. 2016-05-03]. Dostupné z: [http://www.psa-slovakia.sk/o-psa-slovakia/automobilka-v-trnave.html?page\\_id=168](http://www.psa-slovakia.sk/o-psa-slovakia/automobilka-v-trnave.html?page_id=168)
- PSA PEUGEOT CITROËN. *Výročné správy 2006 – 2014*. [online]. © PSA Peugeot Citroën Slovakia, 2016a [cit. 2016-04-01]. Dostupné z: [http://www.psa-slovakia.sk/o-psa-slovakia/automobilka-v-trnave/zakladne-udaje.html?page\\_id=396](http://www.psa-slovakia.sk/o-psa-slovakia/automobilka-v-trnave/zakladne-udaje.html?page_id=396)
- SDRUŽENÍ AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU. *Automobilový průmysl ČR v roce 2014: Rekordní finanční výsledky i příspěvek české ekonomice*. [online]. © SDRUŽENÍ AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU, 2015a [cit. 2016-04-05]. Dostupné z: [www.autosap.cz/sfiles/TI11-2015.docx](http://www.autosap.cz/sfiles/TI11-2015.docx)
- SDRUŽENÍ AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU. *Automobilový průmysl v České republice za rok 2014*. [online prezentácia]. © sekretariát Auto SAP, 2015b [cit. 2016-03-05]. Dostupné z: <http://slideplayer.cz/slide/5246706/>
- SDRUŽENÍ AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU. *Automobilový průmysl v České republice za rok 2012*. [online]. © sekretariát AutoSAP, 2012 [cit. 2016-05-01]. Dostupné z: <http://www.autosap.cz/sfiles/APCR2012.pdf>
- SDRUŽENÍ AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU. *Základní přehledy – Automobilový průmysl v ČR*. [online]. © SDRUŽENÍ AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU, 2016c [cit. 2016-04-29]. Dostupné z: <http://www.autosap.cz/zakladni-prehledy-a-udaje>
- SDRUŽENÍ AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU. *Vývoj počtu pracovníků ve firmách Auto SAP*. [online]. © SDRUŽENÍ AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU, 2016a [cit. 2016-04-24]. Dostupné z: <http://www.autosap.cz/zakladni-prehledy-a-udaje/#prac>
- SDRUŽENÍ AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU. *Vývoj průměrné měsíční mzdy ve firmách Auto SAP*. [online]. © SDRUŽENÍ AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU, 2016b [cit. 2016-03-29]. Dostupné z: <http://www.autosap.cz/zakladni-prehledy-a-udaje/#mzdy>
- SLOVAK ECONOMIC LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF ECONOMICS IN BRATISLAVA (EU BA). *Zamestnanci a priemerné mesačné mzdy 2008 – 2014*. [online]. © Štatistický úrad SR, 2016 [cit. 2016-05-01]. Dostupné z: [http://www.statistics.sk/pls/elisw/objekt.send?uic=2829&m\\_sso=2&m\\_so=15&ic=40](http://www.statistics.sk/pls/elisw/objekt.send?uic=2829&m_sso=2&m_so=15&ic=40)
- SLUŠNÁ, ĽUBICA, BALOG MIROSLAV A KOL. *Automobilový priemysel na Slovensku a globálne hodnotové reťazce*. Bratislava. © Slovenská inovačná a energetická agentúra, 2015. ISBN 978-80-88823-60-5.
- ŠKODA AUTO. *Výrobní závody*. [online]. © ŠKODA AUTO, 2015 [cit. 2016-04-16]. Dostupné z: <http://cs.skoda-auto.com/company/production-plants>
- ŠKODA AUTO. *Výroční správa 2014*. [online]. © Carlsberg & Richter – Communications Consulting, Mníchov, 2014 [cit. 2016-04-26]. Dostupné z: <http://www.skoda-auto.com/SiteCollectionDocuments/company/investors/annual-reports/cs/skoda-annual-report-2014.pdf>

- ŠKODA AUTO. *Výroční zprávy Škoda Auto, a. s. 2000 – 2015*. [online]. © ŠKODA AUTO, 2016 [cit. 2016-03-29]. Dostupné z: <http://cs.skoda-auto.com/company/investors/annual-reports>
- ŠTATISTICKÝ ÚRAD SLOVENSKEJ REPUBLIKY. *Priemerná nominálna mesačná mzda zamestnanca podľa ekonomických činností (SK NACE Rev. 2) 2000 – 2015*. [online]. © Štatistický úrad SR, 2016b [cit. 2016-05-01]. Dostupné z: [http://www.statistics.sk/pls/elisw/objekt.send?uic=2829&m\\_sso=2&m\\_so=15&ic=40](http://www.statistics.sk/pls/elisw/objekt.send?uic=2829&m_sso=2&m_so=15&ic=40)
- ŠTATISTICKÝ ÚRAD SLOVENSKEJ REPUBLIKY. *Priemerný počet zamestnaných osôb podľa ekonomických činností (SK NACE Rev. 2) 2000 – 2015*. [online]. © Štatistický úrad SR, 2016a [cit. 2016-04-01]. Dostupné z: [http://www.statistics.sk/pls/elisw/objekt.send?uic=2828&m\\_sso=2&m\\_so=15&ic=39](http://www.statistics.sk/pls/elisw/objekt.send?uic=2828&m_sso=2&m_so=15&ic=39)
- ŠTATISTICKÝ ÚRAD SLOVENSKEJ REPUBLIKY. *Tovarová štruktúra podľa kapitol harmonizovaného systému v tis. EUR*. [online]. © Štatistický úrad SR, 2016c [cit. 2016-03-05]. Dostupné z: [http://www.statistics.sk/pls/elisw/objekt.send?uic=593&m\\_sso=5&m\\_so=29&ic=78](http://www.statistics.sk/pls/elisw/objekt.send?uic=593&m_sso=5&m_so=29&ic=78)
- ŠTATISTICKÝ ÚRAD SLOVENSKEJ REPUBLIKY. *Tržby za vlastné výkony a tovar v priemysle podľa kategórií a špeciálnych zoskupení priemyselných odvetví klasifikácie ekonomických činností (SK NACE Rev. 2) v tis. EUR*. [online]. © Štatistický úrad SR, 2016d [cit. 2016-04-15]. Dostupné z: [http://www.statistics.sk/pls/elisw/objekt.send?uic=2709&m\\_sso=4&m\\_so=20&ic=23](http://www.statistics.sk/pls/elisw/objekt.send?uic=2709&m_sso=4&m_so=20&ic=23)
- TLAČOVÁ AGENTÚRA SLOVENSKEJ REPUBLIKY. *Investícia Jaguaru zvýši HDP o 2,5 %, prinesie 14 500 pracovných miest*. [online]. © TASR, 2015 [cit. 2016-03-05]. Dostupné z: <http://www.teraz.sk/ekonomika/analyza-jaguar-ekonomika-slovenska/171098-clanok.html>
- TOYOTA PEUGEOT CITROËN AUTOMOBILE. *O nás*. © Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech, 2016a [online]. [cit. 2016-04-21]. Dostupné z: <http://www.tpca.cz/o-nas/>
- TOYOTA PEUGEOT CITROËN AUTOMOBILE. *TPCA v číslech*. © Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech, 2016b [online]. [cit. 2016-03-21]. Dostupné z: <http://www.tpca.cz/o-nas/tpca-v-cislech/>
- TOYOTA PEUGEOT CITROËN AUTOMOBILE. *Podrobná data – zamestnanci*. [online]. © Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech, 2016c [cit. 2016-04-29]. Dostupné z: <http://www.tpca.cz/pro-media/ke-stazeni/?documents=14-pdf>
- UN COMTRADE DATABASE. *TRADE STATISTICS*. [online]. © United Nations, 2016 [cit. 2016-05-05]. Dostupné z: <http://comtrade.un.org/data/>
- VEŘEJNÝ REJSTRÍK A ZBÍRKA LISTIN. *Sbírka listin Hyundai Motor Manufacturing Czech, s.r.o.* [online]. © Ministerstvo spravedlnosti České republiky, 2016 [cit. 2016-03-29]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-firma?subjektId=245382>



- VOLKSWAGEN SLOVAKIA. *Čísla a fakty*. [online]. © Volkswagen Slovakia, 2016 [cit. 2016-03-01]. Dostupné z: [http://sk.volkswagen.sk/sk/Podnik/Cisla\\_a\\_fakty.html](http://sk.volkswagen.sk/sk/Podnik/Cisla_a_fakty.html)
- VOLKSWAGEN SLOVAKIA. *Podnik*. [online]. © Volkswagen Slovakia, 2016 [cit. 2016-02-11]. Dostupné z: <http://sk.volkswagen.sk/sk/Podnik.html>
- WORLDBANK. *Gross domestic product 2014*. [online]. World Development Indicators database, 2016 [cit. 2016-04-07]. Dostupné z: <http://databank.worldbank.org/data/download/GDP.pdf>
- WORLDOMETERS. *Countries in the world by population*. [online]. © Worldometers.info, 2016 [cit. 2016-03-05]. Dostupné z: <http://www.worldometers.info/world-population/population-by-country/>
- ZVÄZ AUTOMOBILOVÉHO PRIEMYSLU SLOVENSKEJ REPUBLIKY. *Automobilový priemysel v Slovenskej republike a jeho potreby aplikovaného výskumu a vývoja*. [online]. © Zväz automobilového priemyslu, 2013 [cit. 2016-05-01]. Dostupné z: [http://www.tyzdenvedy.sk/buxus/docs/7\\_Holecek\\_ZAPSR.pdf](http://www.tyzdenvedy.sk/buxus/docs/7_Holecek_ZAPSR.pdf)
- ŽÍDEK, LIBOR. *Transformace české ekonomiky 1989-2004*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2006. 304s. ISBN 80-7179-922-X.