Mendelova univerzita v Brně
Provozně ekonomická fakulta

Finanční situace automobilového průmyslu v České republice v letech 2000 – 2014

Bakalářská práce

Vedoucí práce:

Doc. Ing. Lubor Lacina, Ph.D.

Markéta Olešová

Brno 2015

Ráda bych tímto poděkovala svému vedoucímu práce panu doc. Ing. Luboru Lacinovi, PhD., za odbornou pomoc, za cenné rady a připomínky, a také za jeho trpělivost při vzniku mé bakalářské práce.

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto práci: **Finanční situace automobilového průmyslu v České republice v letech 2000 – 2014**
vypracovala samostatně a veškeré použité prameny a informace jsou uvedeny v seznamu použité literatury. Souhlasím, aby moje práce byla zveřejněna v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách ve znění pozdějších předpisů, a v souladu s platnou *Směrnicí o zveřejňování vysokoškolských závěrečných prací.*

Jsem si vědoma, že se na moji práci vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., autorský zákon, a že Mendelova univerzita v Brně má právo na uzavření licenční smlouvy a užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 Autorského zákona.

Dále se zavazuji, že před sepsáním licenční smlouvy o využití díla jinou osobou (subjektem) si vyžádám písemné stanovisko univerzity o tom, že předmětná licenční smlouva není v rozporu s oprávněnými zájmy univerzity, a zavazuji se uhradit případný příspěvek na úhradu nákladů spojených se vznikem díla, a to až do jejich skutečné výše.

V Brně dne 30. prosince 2015 _____

Abstract

OLEŠOVÁ, M. The financial situation of the automotive industry in the Czech Republic in 2000 - 2014. Bachelor thesis. Brno: Mendel University in Brno, 2015.

This bachelor thesis deals with developing an appropriate strategy for fixing the current position of the automotive industry in the Czech Republic. In thesis is realized statistical survey, which evaluates the state of the automotive industry for the period 2000 - 2014. In this period is taken into account the context of the financial situation of the automotive industry and its impact on macroeconomic indicators such as industrial activity, the labor market, export. The analysis of the data gives an answers to the question of the success of the development on the automotive industry in a future. All these data determines the strengths and weaknesses of the automotive industry CR, opportunities and the threats that may influence positive development in the future. From this we can deduce proposals and recommendations that could help maintain sustainable development of the automotive industry in the Czech Republic, which can be considered as traditional sectors of the economy with a strong influence on the overall economic situation.

Keywords

Automotive, export, registration, SWOT analysis, labor market, fleet, production and sale, disposal.

Abstrakt

OLEŠOVÁ, M. Finanční situace automobilového průmyslu v České republice v letech 2000 – 2014. Bakalářská práce. Brno: Mendelova Univerzita v Brně, 2015.

Bakalářská práce se zabývá vypracováním vhodné strategie pro upevnění stávající pozice automobilového průmyslu v rámci průmyslu ČR. V práci je provedeno statistické šetření, které vyhodnocuje stávající stav automobilového průmyslu s ohledem na období let 2000 – 2014. V tomto období je také brán ohled na kontext finanční situace automobilového průmyslu a jeho vliv na makroekonomické ukazatele, jako je průmyslová činnost, trh práce, export. Provedení důkladného rozboru dat dává také odpovědi na otázku úspěšnosti automobilového průmyslu do budoucích let. Všechna tato získaná data vedou k určení slabých a silných stránek automobilového průmyslu ČR, příležitostí, které lze využít a hrozeb, které mohou znemožnit vývoj v budoucnosti. Z toho lze vyvodit návrhy a doporučení, která by mohla napomoci zachování trvale udržitelného vývoje automobilového průmyslu České republiky, který lze považovat za tradiční odvětví hospodářství se silným vlivem na celkovou ekonomickou situaci a to jak pozitivním, tak i negativním.

Klíčová slova

Automobilový průmysl, export, registrace, SWOT analýza, trh práce, vozový park, výroba a prodej, vyřazení.

Obsah

1 Úvod 11

2 Cíl práce 13

3 Vliv automobilového průmyslu na makroekonomické ukazatele ČR 15

3.1 Průmyslová činnost ... 15

3.2 Export ... 20

3.3 Trh práce ... 25

3.3.1 Ne/zaměstnanost ... 25

3.3.2 Oblast mezd ... 31

3.4 Ostatní data ... 35

4 Vývoj situace automobilového průmyslu v ČR 39

4.1 Počet vyrobených produktů automobilového průmyslu ... 39

4.2 Počet prodaných produktů automobilového průmyslu ... 43

4.3 Registrace vozidel ... 47

4.4 Finanční analýza automobilového průmyslu ... 51

5 Zhodnocení dat analýzou SWOT 57

6 Diskuse 59

6.1 Hospodářská politika ... 59

6.2 Zaměstnanecké vztahy, vzdělávání zaměstnanců ... 60

6.3 Životní prostředí ... 61

6.4 Komunikace automobilového průmyslu s vnitřním i vnějším okolím ... 62

6.5 Účast na výstavách a dalších setkáních ... 62

7 Vlastní návrhy a doporučení 63

8 Závěr 66

9 Literatura 69

A Porovnání automobilového průmyslu ČR a zahraničí v ks 72

B Světový vozový park 73

C Vývoj celkového počtu registrovaných vozidel 74

D Struktura výroby vozidel v roce 2014 75

E Registrace vozidel v roce 2014 76

F Struktura vozového parku v roce 2014 77

G Počet obyvatel na 1 automobil 78

H CZ NACE 79

1 Úvod

Automobilový průmysl v České republice považujeme za tradiční odvětví, které se zde vyvíjí již téměř 120 let. Jedná se o odvětví zabývající se mnoha činnostmi – vývoj, výroba motorových vozidel, marketingové aktivity pro usnadnění prodeje osobních a nákladních automobilů, autobusů, motocyklů a mnoha součástí, které jsou pro tyto výrobky určené. Po roce 1991 internacionalizace vývoj v automobilovém průmyslu v ČR posunula kupředu díky znalostem, které české podniky čerpaly ze zahraničí. To probíhalo za pomoci příchodu přímých zahraničních investorů na území ČR, kteří přinesli nové technologie, know-how apod. Tento nový impuls znamenal, že i dnes je tento průmysl pilířem národního hospodářství. (Nývltová, Finanční řízení podniku, s. 196)

Automobilový průmysl je odvětvím, které je velmi složité. Zákonodárci vydávají celou řadu legislativních předpisů, které musí každá společnost podnikající v tomto průmyslu znát a řídit se jimi. Dále musí automobilky stále hledat nová řešení ve všech směrech (výkon, vzhled, spotřeba paliva, alternativní pohon a mnohé další), aby uspokojila stále rostoucí nároky spotřebitelů. Z toho plyne také potřeba investovat do výzkumu a vývoje v oblasti automobilů, což má vliv na finanční situaci tohoto průmyslu, která bude v této práci hodnocena.

Je přirozené, že všichni zúčastnění nechtějí, aby v rámci automobilového průmyslu docházelo k problémům s nadbytečnou kapacitou. Pokud bude toto průmyslové odvětví zatíženo tímto fenoménem, pak může dojít k restrukturalizaci a automobilky se začnou přesouvat do asijsko-pacifického regionu. To by znamenalo konec vývoje automobilového průmyslu v ČR, který zde má více než stoletou tradici. (Strategická Analýza, s. 21) Přesunutí automobilek z České republiky by bylo pro celý průmysl doslova alarmující, protože by došlo k významnému nárůstu nezaměstnanosti, poklesu průměrné mzdy, poklesu exportu a dalších ukazatelů. Představu, jak by se změnil průmysl bez automobilového odvětví, dají tabulky a grafy zpracované v rámci této práce.

Automobilový průmysl je pilířem ekonomiky České republiky (což bude prokázáno v rámci kapitoly 3 této práce) a politici chtějí, aby se dále rozvíjel a rostl, protože je to prospěšné pro celé české hospodářství. Z výše uvedených informací lze snadno vyčíst, že automobilový průmysl je jedním z nejsložitějších odvětví, které se musí potýkat s celou řadou problémů, novinek, legislativních příkazů, odpůrců a mnoha dalšími nesnázemi. Avšak to všechno automobilky fungující na území ČR překonaly a daří se jim velmi úspěšně prosperovat a pomáhat rozvoji ekonomiky České republiky.

Z výše uvedených údajů vyplývá, že automobilový průmysl je oblast, která je náročná na realizaci, avšak v případě úspěšnosti korporací v tomto odvětví je vliv finanční situace na celkovou ekonomiku státu vysoký. To je právě důvodem pro volbu tohoto tématu. Automobilový průmysl má velký vliv na celkovou ekonomiku a to především v posledních 15 letech. Období 15 let bylo zvoleno z důvodu dobré

dostupnosti dat, před rokem 2000 nebyla některá data v automobilovém průmyslu vůbec sledována.

K této bakalářské práci je přiloženo CD s veškerými daty od Sdružení automobilového průmyslu, podle kterých jsou zde zpracovány grafy a tabulky.

2 Cíl práce

Tématem této práce je zhodnotit finanční situaci automobilového průmyslu v České republice za období let 2000 – 2014. Hlavním cílem práce je zhodnotit vliv automobilového průmyslu na makroekonomické ukazatele ČR, jako jsou průmyslová činnost, zaměstnanost a export. Dílčí cíle práce povedou k naplnění hlavního cíle a lze je identifikovat takto:

- vyhodnotit podíl průmyslové činnosti automobilového průmyslu na celkovou hodnotu průmyslové činnosti v ČR,
- vyhodnotit podíl zaměstnanosti automobilového průmyslu na celkovém počtu zaměstnaných v ČR,
- porovnat průměrné mzdy automobilového průmyslu s průměrnými mzdami v ČR,
- vyhodnotit podíl exportu automobilového průmyslu na celkovou hodnotu průmyslu v ČR,
- uvést vývoj vyrobených produktů automobilovým průmyslem,
- charakterizovat složení vozového parku v ČR.

Dále je nutné zpracovat výzkumné otázky, na které bude možno v závěru této práce odpovědět.

- Zaujímá automobilový průmysl v rámci činnosti všech ostatních odvětví průmyslové činnosti více než 15 %? (Hodnota 15 % byla zvolena po konzultaci s odborníky SAP.)
- Převyšují mzdy v automobilovém průmyslu průměrné mzdy?
- Jaký je vývoj přidané hodnoty na pracovníka v automobilovém průmyslu?

První část práce bude zaměřena na vývoj situace automobilového průmyslu v ČR, budou zde hodnoceny údaje pojednávající o počtu vyrobených a prodaných produktů, registrovaných a naopak vyřazených vozidel, o vozovém parku ČR apod. Druhá část práce se bude věnovat celkovému významu automobilového průmyslu s ohledem na makroekonomické ukazatele, jako je průmyslová činnost, trh práce, export. Bude zhodnocen počet vyrobených automobilů v České republice, vývoj tržeb, značky prodávaných automobilů apod. Všechna data budou shrnuta za pomoci analýzy SWOT. Díky tomu budou moci být provedeny návrhy na vhodnou strategii automobilového průmyslu ČR se zaměřením se na konkurenceschopnost.

Metodou, která bude použita v této práci, je analýza, syntéza a statistické zpracování dat za pomoci editoru Excel. Časový úsek, který bude v práci hodnocen, bude ohraničen roky 2000 – 2014. Data budou čerpána z oficiálních zdrojů, jako je Český statistický úřad, Ministerstvo průmyslu a obchodu a Sdružení automobilového průmyslu.

Tato práce bude unikátní v tom, že bude kompletně charakterizovat automobilový průmysl, jeho vývoj, trendy, statistické vyhodnocení v komparaci s ekonomickými ukazateli. Práce se stane ucelenou příručkou, která bude přínosem každému, kdo se zajímá o vývoj finanční situace v automobilovém průmyslu a kdo

chce vědět, jaký vliv má tento průmysl na celkovou ekonomickou situaci v České republice. Ač existuje spousta publikací charakterizujících automobilový průmysl, žádnou obdobnou práci, která by komplexně a uceleně shrnovala všechna tato data, nelze veřejně a především zdarma vyhledat. Zpracování takovýchto statistik je velmi nákladné, proto jsou takové publikace chráněny autorskými zákony a jsou prodávány za vysokou cenu.

3 Vliv automobilového průmyslu na makroekonomické ukazatele ČR

Tato kapitola se zaměří na interakci automobilového průmyslu na základní ekonomické ukazatele České republiky a to na celkovou průmyslovou činnost, trh práce a export.

Údaje zde uvedené byly získané z oficiálních zdrojů Českého statistického úřadu, Ministerstva průmyslu a obchodu a Sdružení automobilového průmyslu. Stěžejní data jsou uvedena v období let 2000 – 2014. Některá doplňující data jsou uvedena pouze za posledních 10 let, tedy v období 2005 – 2014. Tyto údaje totiž začaly příslušné instituce zkoumat až v roce 2005, údaje dále do minulosti neexistují.

3.1 Průmyslová činnost

Koncem 19. století až začátkem 20. století došlo k přelomu, kdy automobilový průmysl naprosto změnil světovou dopravu a strukturu průmyslu. Rozšířil možnosti pozemního spojení, dal impuls rozvoji produkce hliníku (vznik dalšího odvětví), rozšířil těžký průmysl a dokonce i urychlil proces industrializace hospodářství. Jen díky němu se začal prudce rozvíjet také ropný a gumárenský průmysl, hutnictví barevných kovů. (Vojtovič, Koncepce personálního řízení, s. 18)

Průmyslová činnost má vliv na velmi mnoho dalších indikátorů životní úrovně obyvatelstva. Pokud roste, tak dochází k poklesu nezaměstnanosti, často k úbytku obyvatelstva žijícího na venkově, ke zvýšeným nárokům na kvalifikovanou pracovní třídu, k rozšíření střední třídy obyvatelstva, růstu zaměstnanosti úředníků apod. (Dua, Sociální politika, s. 23). Z toho důvodu je žádoucí, aby průmyslová činnost rostla.

Automobilový průmysl v letech 2000 – 2015 silně působil na celkovou průmyslovou činnost, kterou realizovala všechna odvětví hospodářství České republiky. V následující tabulce č. 1. je zobrazen vývoj tržeb z průmyslové činnosti v rámci celé ČR, který je hodnocen meziročním indexem růstu. V kontrastu zde vidíme průmyslovou činnost automobilového průmyslu, údaje mezi léty 2000 – 2004 chybí, nejsou dostupné, stejně jako hodnota podílu automobilového průmyslu na průmyslu celé republiky v relativním vyjádření.

V rámci průmyslu s ohledem na statistické a ekonomické šetření vznikly CZ NACE klasifikace ekonomických činnosti, kterou jsou v souladu s Evropskou unií. Automobilový průmysl spadá do oblasti zpracovatelské sféry, jež se značí písmenem C. Dále se výroba motorových vozidel označuje kódem NACE 29, který je možno rozčlenit na podkódy 29.1 – Výroba motorových vozidel a jejich motorů (29.10 Výroba motorových vozidel a jejich motorů); 29.2 – Výroba karoserií motorových vozidel, výroba přívěsů a návěsů (29.20 Výroba karoserií motorových vozidel, výroba přívěsů a návěsů); 29.3 – výroba dílů a příslušenství pro motorová vozidla a jejich motory (29.31 Výroba elektrického a elektronického zařízení pro mo-

torová vozidla, 29.32 Výroba ostatních dílů a příslušenství pro motorová vozidla). Kromě toho lze automobilovou výrobu také zařadit do kategorie Medium High-Tech dle technické náročnosti. Pro tuto práci byla použita data z celé produkce automobilového průmyslu, tedy kódy 29.1, 29.2, 29.3 (včetně podbodů). Přesné tabulky CZ NACE jsou zobrazeny v příloze H.

Tab. 1 Porovnání průmyslové činnosti ČR a automobilového průmyslu (ve stálých cenách)

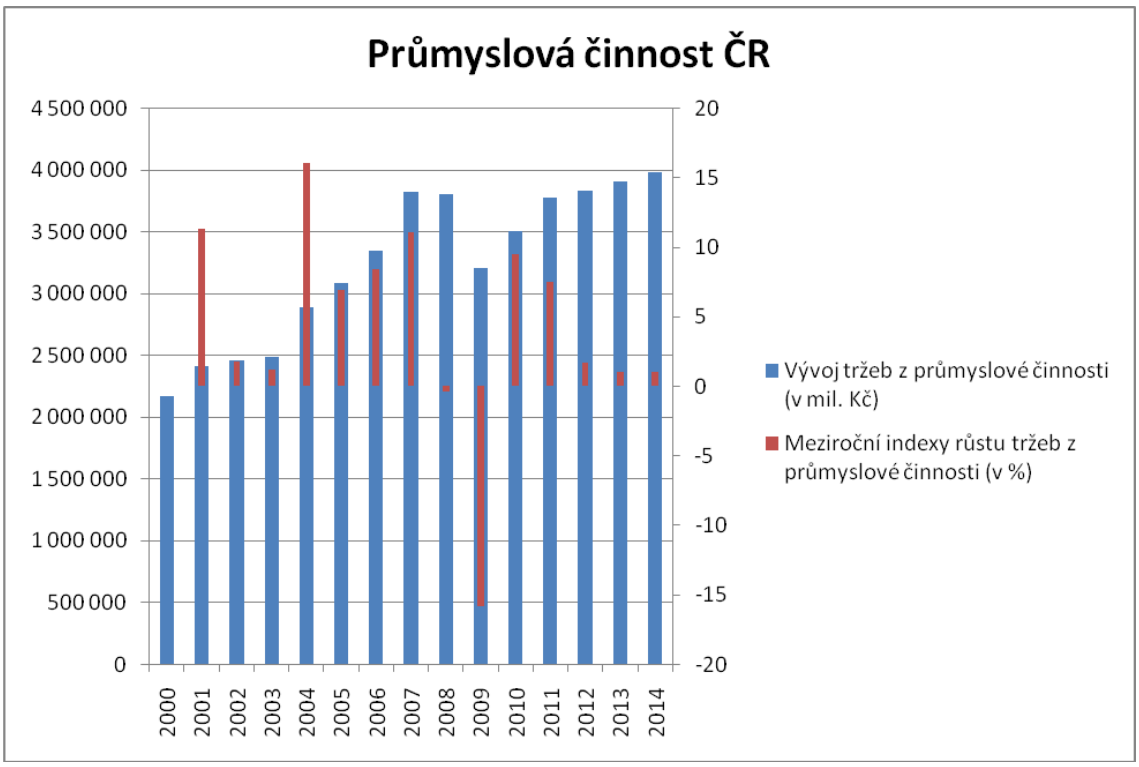
Rok	Vývoj tržeb z průmyslové činnosti ve stálých cenách (v mil. Kč)	Vývoj tržeb z průmyslové činnosti (v %) - data očištěna od inflace	Průmyslová produkce automobilového průmyslu ve stálých cenách (v mil. Kč)	Podíl automobilového průmyslu na celkovém průmyslu (v %)
2000	2 170 038	X	X	X
2001	2 416 474	11,61	X	X
2002	2 460 069	1,25	X	X
2003	2 489 501	1,94	X	X
2004	2 890 048	17,06	X	X
2005	3 090 011	6,85	458 963,50	14,85
2006	3 351 133	8,66	560 541,60	16,73
2007	3 823 096	12,74	640 861,70	16,76
2008	3 810 115	-1,39	604 133,20	15,86
2009	3 205 079	-13,51	515 485,80	16,08
2010	3 509 923	9,50	600 837,50	17,12
2011	3 775 063	7,55	677 521,70	17,95
2012	3 840 172	1,72	720 945,60	18,77
2013	3 910 867	2,23	741 900,00	20,10
2014	3 989 479	3,84	852 600,00	21,30

Zdroj: (Vlastní zpracování na základě dat SAP, ČSÚ a MPO)

Jak lze vyčíst z následujícího obrázku č. 1., vývoj průmyslové činnosti ČR má vzrůstající tendenci s výjimkou let 2008 a 2009 (pokles na hodnotu 3 810 115 mil. Kč v roce 2008 a pokles na hodnotu 3 205 079 mil. Kč v roce 2009), kdy se automobilové odvětví (stejně jako celá česká ekonomika) potýkalo s důsledky celosvětové ekonomické krize. Na vedlejší ose je zobrazena hodnota meziročního indexu růstu[1] tržeb v průmyslové činnosti ČR, přičemž nejvyšší růstové hodnoty byly mezi léty

[1] Meziroční růst index se používá již desítky let a přehledně a jasně vyjadřuje vývojové trendy srovnatelných ukazatelů (Rozvoj místního hospodářství, s. 7)

2000/2001 (11,36 %) a poté 2003/2004 (11,08 %). Naopak nejsilnější propad byl právě v letech 2008/2009 (-15,88 %). Po propadu v rámci těchto let začala průmyslová činnost pomalu růst, avšak na úroveň před obdobím krize se dostala až v roce 2012 (hodnota 3 840 172 mil. Kč). K nárůstu, který byl zaznamenán mezi léty 2003/2004 (11,08 %) však již nedošlo. Přesto vývoj tržeb z průmyslové činnosti má rostoucí tendenci, i přesto, že je růst pomalý, lze s ním počítat i v roce 2015. Tabulka zobrazuje také procentuální vývoj průmyslové činnosti za celou Českou republiku, který má výhodu v tom, že jsou zde údaje očištěny od inflace. Pro hodnoty ve stálých cenách je základem rok 2005.

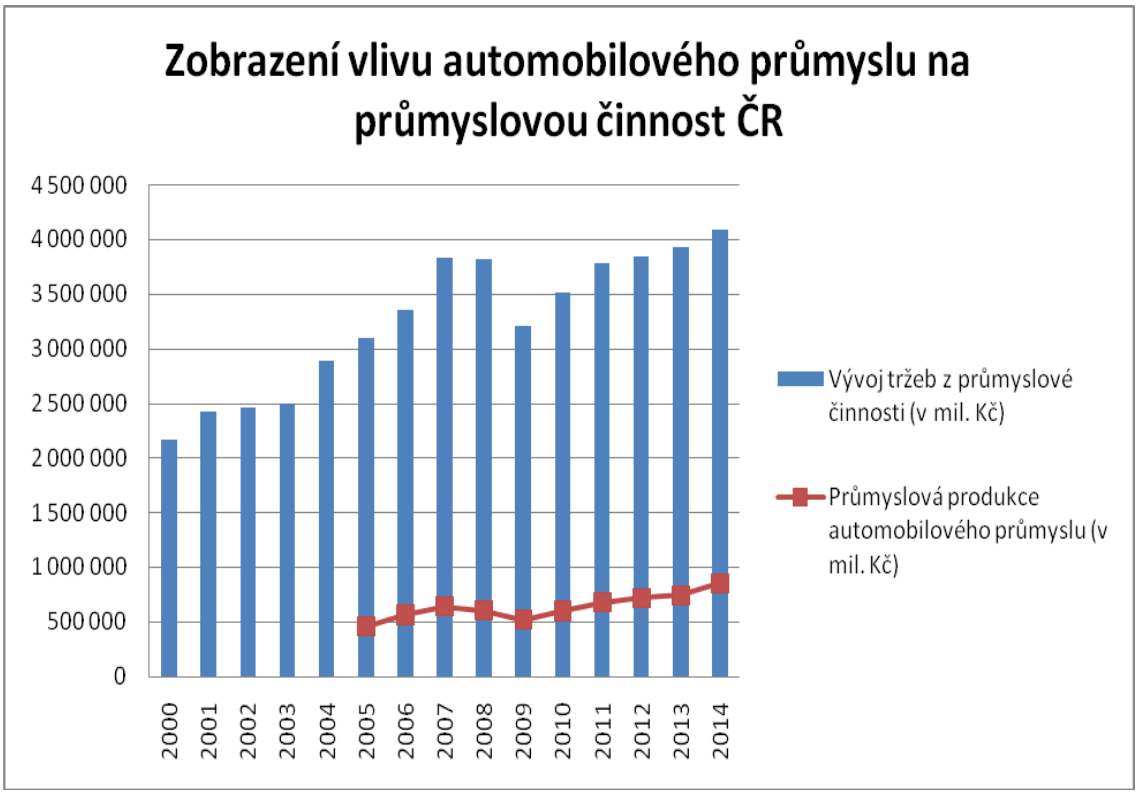


Obr. 1 Hodnota tržeb průmyslové činnosti ČR s vyjádřením indexu růstu
Zdroj: (Vlastní zpracování na základě dat SAP, ČSÚ a MPO)

Automobilový průmysl zaujímá v rámci celé průmyslové činnosti významnou roli (v roce 2014 to bylo 21,3 %, jak uvádí Sdružení automobilového průmyslu, ze kterého je čerpána valná většina dat této práce). Následující obrázek č. 2. zobrazuje, jak se v letech 2005 – 2014 podepsal průmysl automobilových firem na celkové průmyslové činnosti. Je nezbytné podotknout, že průmysl samotný tvoří cca 35 % českého hospodářství a je v něm zaměstnáno více než 40 % ekonomicky aktivních občanů ČR.

Průmyslová produkce automobilového odvětví byla také ovlivněna ekonomickou krizí, která způsobila snížení odbytu výrobků firem zabývajících se produkcí dopravních prostředků. V letech 2008 a 2009 došlo k poklesu (pokles 604 133 mil.

Kč v roce 2008 a pokles na 515 485 mil. Kč v roce 2009), který byl však hned následující rok 2010 (600 837 mil. Kč) zastaven a produkce se vrátila téměř na hodnotu před krizí v roce 2007 (640 861 mil. Kč). Od té doby produkce plynule roste, tento nárůst lze očekávat i v následujících letech.



Obr. 2 Interakce automobilového průmyslu na hospodářskou činnost ČR
Zdroj: (Vlastní zpracování na základě dat SAP, ČSÚ a MPO)

Výše výroby celého národního hospodářství je měřena hrubým domácím produktem, přičemž ten lze vypočítat různými metodami a za použitý různých cen. Reálný hrubý domácí produkt je vyjádřen produkcí zboží a služeb, které jsou ohodnocené stálými cenami. (Mankiw, Zásady ekonomie, s. 477). Následující tabulka č. 2. zobrazuje porovnání HDP a průmyslové produkce automobilového průmyslu.

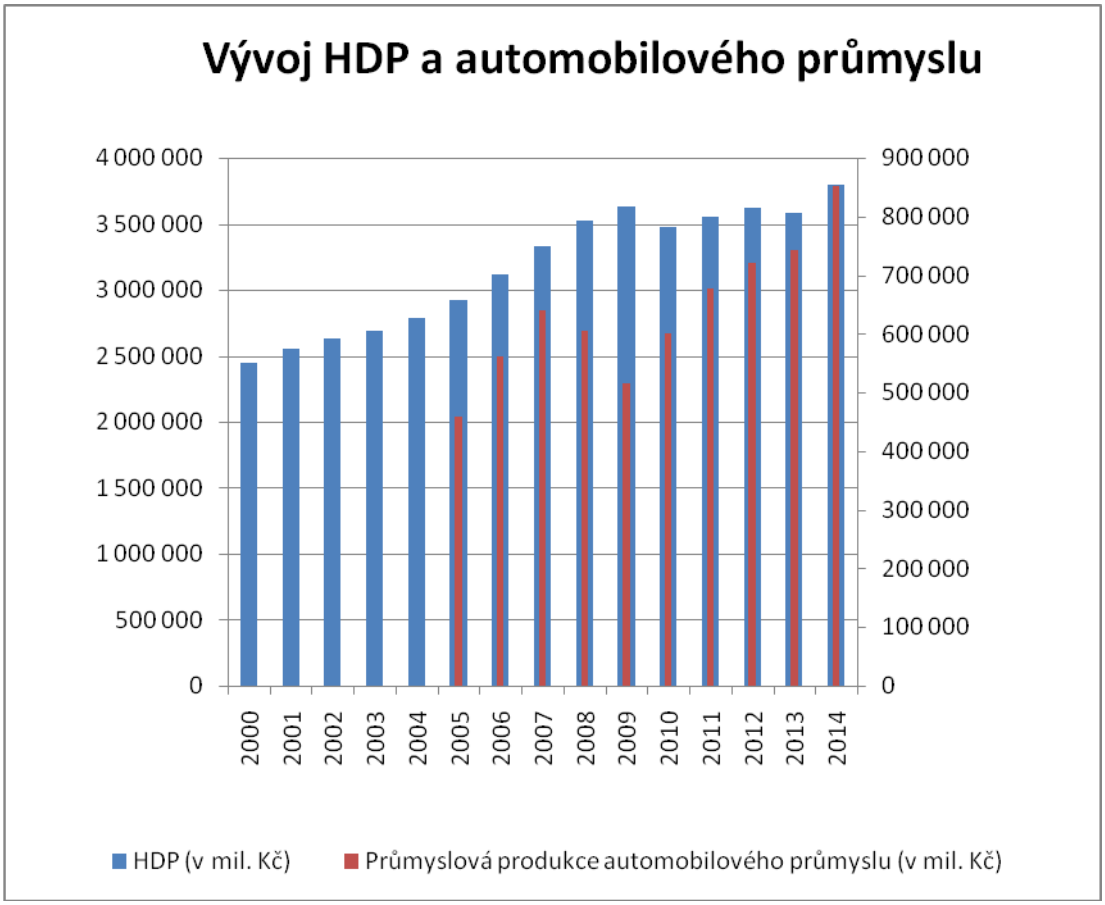
Tab. 2 Porovnání HDP ČR a automobilového průmyslu (stálé ceny)

Rok	HDP (v mil. Kč)	Meziroční změna HDP (relativní hodnota)	Průmyslová produkce automobilového průmyslu (v mil. Kč)	Meziroční změna automobilového průmyslu (relativní hodnota)	Procentuální podíl
2000	2 447 359	X	X	X	X
2001	2 550 148	1,04	X	X	X
2002	2 629 135	1,03	X	X	X
2003	2 685 643	1,02	X	X	X
2004	2 786 789	1,04	X	X	X
2005	2 918 955	1,05	458 963,50	X	15,72
2006	3 116 055	1,07	560 541,60	1,22	17,99
2007	3 334 815	1,07	640 861,70	1,14	19,22
2008	3 526 071	1,06	604 133,20	0,94	17,13
2009	3 635 344	1,03	515 485,80	0,85	14,18
2010	3 471 494	0,95	600 837,50	1,17	17,31
2011	3 558 019	1,02	677 521,70	1,13	19,04
2012	3 625 159	1,02	720 945,60	1,06	19,89
2013	3 578 803	0,99	741 900,00	1,03	20,73
2014	3 794 968	1,06	852 600,00	1,15	22,47

Zdroj: (Vlastní zpracování na základě dat SAP, ČSÚ a www.kurzy.cz)

I v oblasti HDP můžeme konstatovat, že vliv automobilového průmyslu je vysoký. Na následujícím obrázku č. 3. je tento vliv vyobrazen (tabulka č. 2. zobrazuje také relativní změny, tedy meziroční změnu daného ukazatele). HDP stagnovalo v důsledku krize pouze v roce 2009 (3 628 100 mil. Kč), zatímco automobilový průmysl zaznamenal propad jak v roce 2008 (604 861 mil. Kč), tak i v roce 2009 (515 485 mil. Kč). Z toho plyne, že právě v roce 2009 byl podíl automobilové produkce na hrubý domácí produkt České republiky nejmenší. I přesto však činil 14,21 %, což je vysoká hodnota, obzvláště vezmeme-li v úvahu, že automobilový průmysl je jednou z mnoha součástí průmyslu. Podíl automobilového průmyslu na HDP každým rokem (s výjimkou poklesu v roce 2009 – 14,21 % a stagnace, kdy se hodnota v roce 2010 – 16,38 % navrátila na jen o něco málo nižší hodnotu, než v roce 2008

– 16,38 %) roste, v roce 2014 dosahoval již 20,01 %. Lze předpokládat, že růst bude i nadále pokračovat



Obr. 3 Interakce automobilového průmyslu na HDP ČR
Zdroj: (Vlastní zpracování na základě dat SAP, ČSÚ a www.kurzy.cz)

Automobilový průmysl dlouhodobě (s výjimkou let 2008 a 2009) dosahuje růstu, jeho podíl na průmyslové činnosti i na HDP je vysoký. Lze zhodnotit, že růst bude pokračovat a vliv automobilového průmyslu bude na makroekonomické ukazatele i nadále pozitivní.

3.2 Export

V rámci exportu je nutno uvést, že automobilový průmysl musí respektovat všechny směrnice EU a legislativu ČR, který pojednávají o vývozu. Zboží je přepraveno prodávajícím, kupujícím nebo přepravcem, přičemž kupující nemá sídlo, provozovnu ani místo pobytu v České republice. (Galočík, DPH a účtování, s. 90)

Vývoz je pro každou zemi přínosem, protože pokud vývoz překročí dovoz, pak přírůstek spadá do hrubého domácího produktu a zemi z exportu plyne významný příjem.

Následující tabulka č. 3. pojednává o vývoji exportu celé ČR a o vývoji exportu samostatného automobilového průmyslu. Data o podílu automobilového průmyslu na exportu v absolutní a relativní hodnotě a saldo zahraniční obchodní bilance jsou dostupná až od roku 2005.

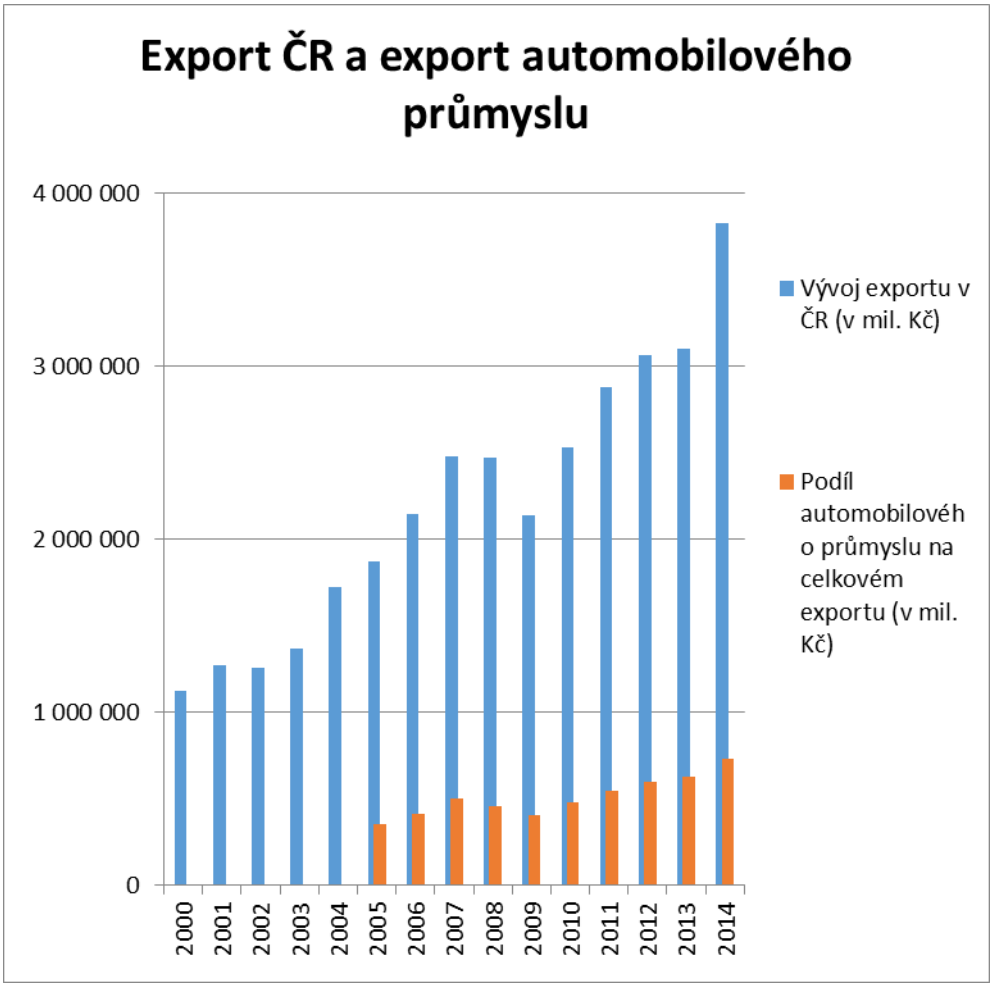
Tab. 3 Porovnání průmyslové činnosti ČR a automobilového průmyslu (stálé ceny – základem je rok 2005)

Rok	Vývoj exportu v ČR (v mil. Kč)	Hodnota automobilového průmyslu na celkovém exportu (v mil. Kč)	Podíl automobilového průmyslu na exportu ČR (v %)	Saldo zahraniční obchodní bilance automobilového průmyslu (v mil. Kč)
2000	1 121 099	X	X	X
2001	1 269 634	X	X	X
2002	1 254 860	X	X	X
2003	1 370 930	X	X	X
2004	1 722 657	X	X	X
2005	1 868 586	350 509,60	18,76	173 626,21
2006	2 144 573	414 783,20	19,34	196 707,83
2007	2 479 234	498 478,80	20,11	266 734,32
2008	2 473 736	460 729,40	18,62	262 811,55
2009	2 138 623	407 734,40	19,07	272 256,00
2010	2 532 797	477 321,90	18,85	319 058,00
2011	2 878 691	548 236,20	19,04	346 617,96
2012	3 066 015	594 996,30	19,41	354 544,02
2013	3 096 675	629 977,80	19,90	388 900,00
2014	3 821 749	727 700,00	20,10	462 700,00

Zdroj: (Vlastní zpracování na základě dat SAP, ČSÚ a www.finance.cz)

Jak vidíme na obrázku č. 4, hodnota exportu České republiky roste, v roce 2014 dokonce vzrostla velmi významně a to z důvodu devalvace kurzu Kč (z 3 096 675 mil. Kč na 3 821 749 mil. Kč). Opět zde vidíme stagnaci v roce 2008 (2 473 736 mil. Kč) a pokles v roce 2009 (2 138 623 mil. Kč), poté v roce 2010 (2 532 797 mil. Kč) však hodnoty exportu vzrostla dokonce nad úroveň roku 2007 (2 479 234 mil. Kč). Export ČR má tedy rostoucí tendenci, kterou lze předpovídat i v roce 2015.

Hodnota exportu automobilového průmyslu taktéž roste, pokles vidíme opět v letech 2008 (460 729 mil. Kč) a 2009 (407 734 mil. Kč), což koresponduje s údaji hodnocenými v kapitole 3.1. Vliv exportu automobilového průmyslu na celkový export je významný (pohybuje se mezi 18 – 20 %), každým rokem se zvyšuje, tento trend lze taktéž očekávat i v budoucnosti.



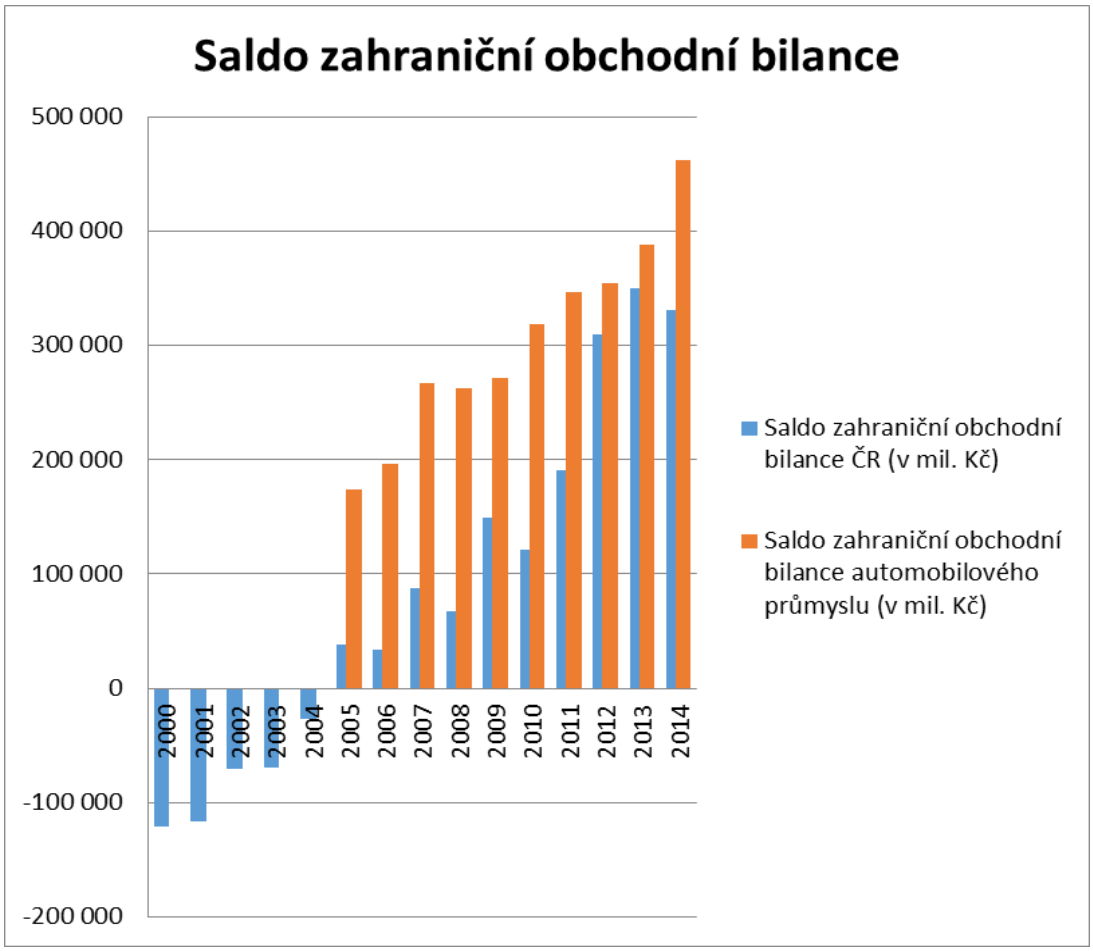
Obr. 4 Porovnání hodnoty exportu automobilového průmyslu na hodnotě exportu celkem

Zdroj: (Vlastní zpracování na základě dat SAP, ČSÚ a www.finance.cz)

Hodnotu salda zahraničního obchodu České republiky a automobilového průmyslu nastiňuje obrázek č. 5. Saldo zahraničního obchodu ČR bylo v letech 2000 – 2004 v minusových hodnotách[2]. Od roku 2005 se však saldo dostalo opět do kladných

[2] To znamená, že hodnota dovozu převyšovala hodnotu vývozu. Sledovat tuto hodnotu je nezbytné, protože běžný souhrn všech operací se vyjadřuje jako aktiva a pasiva a rozvaha musí být vždy vyrovnaná. (Černohorský, základy financí, s. 171)

hodnot. [3] Z tohoto obrázku můžeme přehledně vyčíst, jak se hodnota salda mezi lety 2005 – 2014 postupně přibližovala, ČR jakožto souhrn všech odvětví dosahovala jen o něco málo vyšší hodnotu salda, že automobilový průmysl samotný. Saldo zahraniční obchodní bilance automobilového průmyslu stále roste, prudký nárůst vidíme mezi léty 2013 (388 900 mil. Kč) a 2014 (462 700 mil. Kč). Naopak u ČR jako celku můžeme nalézt v tomto období nízký meziroční pokles (- 19 521 mil. Kč), což je rozhodně negativní zjištění.



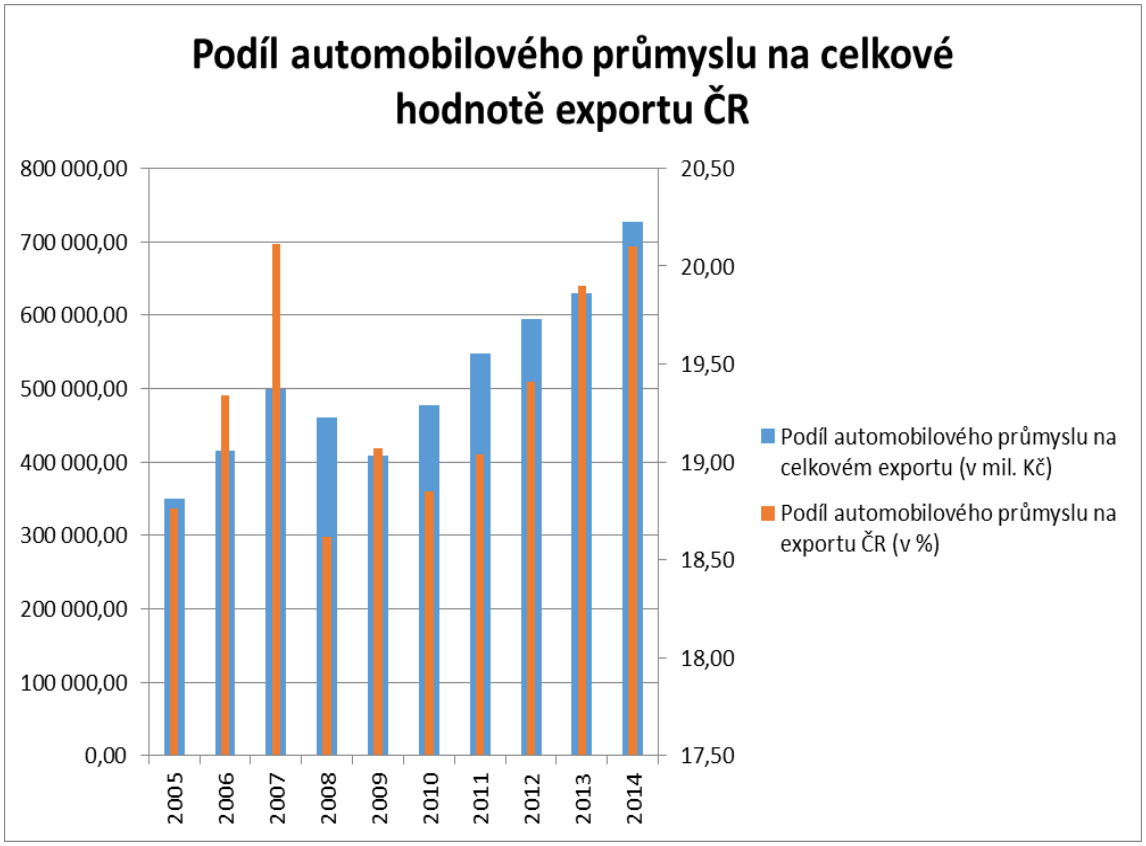
Obr. 5 Porovnání hodnoty salda automobilového průmyslu na hodnotě salda ČR celkem

Zdroj: (Vlastní zpracování na základě dat SAP, ČSÚ a www.finance.cz)

Dále je vhodné provést vyhodnocení podílu automobilového průmyslu na celkové hodnotě exportu. Procentuální podíl byl nejvyšší v roce 2007, kdy dosáhl hodnoty

[3] Česká republika na přelomu let 19. a 20. století byla velmi ekonomicky a průmyslově vyspělá, její růst se však zastavil, což znamenalo také zápornou hodnotu salda. (Svatoš, Zahraniční obchod, s. 98)

20,11 %, této hodnotě se vyrovnal až v roce 2014, kdy byl podíl 20,10 %. Mezi těmito léty podíl stagnoval na hodnotě kolem 19 %, k mírnému postupnému nárůstu však docházelo již od roku 2010 (18,85 %). Podíl salda zahraničního obchodu automobilového průmyslu na celkovém průmyslu je vysoký a dynamicky se rozvíjející. Tento trend můžeme očekávat i v budoucnosti. To vše lze vyčíst z následujícího obrázku č. 6., obrázek č. 4. zobrazoval oproti obrázku č. 6. absolutní hodnotu vývoje exportu v ČR, zde vidíme procentuální porovnání zaměřené jen na automobilový průmysl – tedy absolutní podíl automobilového průmyslu na exportu (nikoliv hodnotu exportu ČR) a vývoj procentuálního podílu automobilového průmyslu na exportu.



Obr. 6 Vyhodnocení procentuálního a absolutního podílu automobilového průmyslu na celkové hodnotě exportu

Zdroj: (Vlastní zpracování na základě dat SAP, ČSÚ a www.finance.cz)

Závěrem podkapitoly 3.2 lze říci, že i v oblasti exportu je situace automobilového průmyslu více než uspokojující (viz tabulka č. 3.). Toto odvětví zaujímá významný podíl na celorepublikové hodnotě, což znovu potvrzuje význam automobilového průmyslu.

3.3 Trh práce

Trh práce patří mezi jeden z nejdůležitějších, protože silně ovlivňuje spokojenost a životní úroveň občanů (vyšší příjmy znamenají více finančních možností na vzdělávání, volnočasové aktivity apod.). V tomto případě se automobilové průmysl stává poptávajícím, protože má zájem zaměstnat kvalifikovanou pracovní sílu a občané se naopak stávají nabízejícím, protože za mzdu nabízí své dovednosti, schopnosti a znalosti (Jurečka, Mikroekonomie, s. 240)

Pokud vezmeme ohled na význam odvětví z pohledu produkce, pak automobilový průmysl zaujímá první místo. (Vnější ekonomické vztahy EU, s. 31) Z toho vyplývá, že má vysoký vliv na trh práce. Proto je vhodné charakterizovat vliv automobilového průmyslu na trh práce se zaměřením se na zaměstnanost, nezaměstnanost, výši průměrných mezd apod. Tato data budou konkrétně popsána v následujících podkapitolách 3.3.1 a 3.3.2.

3.3.1 Ne/zaměstnanost

V případě, že nabídka pracovní síly převyšuje poptávku pracovní síly, dochází k nezaměstnanosti. S tou také souvisí mzda, protože poptávka a nabídka práce je vyrovnaná v okamžiku, kdy nastane okamžik rovnovážné mzdy, která je ale vždy v nesouladu. (Holman, Základy eko, s. 142)

Následující tabulka č. 4. ukazuje údaje o zaměstnanosti a nezaměstnanosti v České republice, zobrazeny jsou zde také údaje pouze za automobilový průmysl. Podíl nezaměstnaných v ČR v posledním roce 2014 klesl na 6 %, v předchozích dvou letech stagnoval na hodnotě kolem 7 %. Celkově lze říci, že vývoj nezaměstnanosti v ČR kolísá, nalézt můžeme významné meziroční výkyvy, které jsou nepravidelné. Lze ale očekávat stagnaci tohoto ukazatele.

Oproti tomu však vývoj počtu pracovníků v automobilovém průmyslu v současnosti roste, výjimkou jsou roky 2006 – 2008 (rok 2006: 117 544 zaměstnanců, rok 2007: 117 388 zaměstnanců, rok 2008: 117 431 zaměstnanců), kdy došlo ke stagnaci, poté v letech 2009 (106 966 zaměstnanců) a 2010 (105 358 zaměstnanců) došlo k zásadnímu poklesu počtu pracovníků v automobilovém průmyslu, od roku 2011 (109 345 zaměstnanců), do současnosti (112 877 zaměstnanců) počet pracovníků sice roste, avšak nejvyšší hodnoty, která byla zaznamenána právě v letech 2006 – 2008, již nedosáhl. Opět vidíme, že pokles počtu pracovníků koresponduje s poklesem v oblasti průmyslové činnosti (viz tabulka č. 1., č. 2.) a exportu (viz tabulka č. 3.), kdy v letech 2008 a 2009 došlo k hospodářské krizi. To vysvětluje silný propad mezi rokem 2008 a 2009. Automobilový průmysl věřil, že se situace zlepší a že poptávka trhu po kvalitních automobilech opět vzroste. To se bohužel nestalo, proto na počátku roku 2009 došlo k propouštění zaměstnanců a ukončení některých činností firem automobilového průmyslu. Lze předpokládat, že počet pracovníků v automobilovém průmyslu postupně pomalu poroste, hodnot let 2006 – 2008 však v blízké době pravděpodobně nedosáhne.

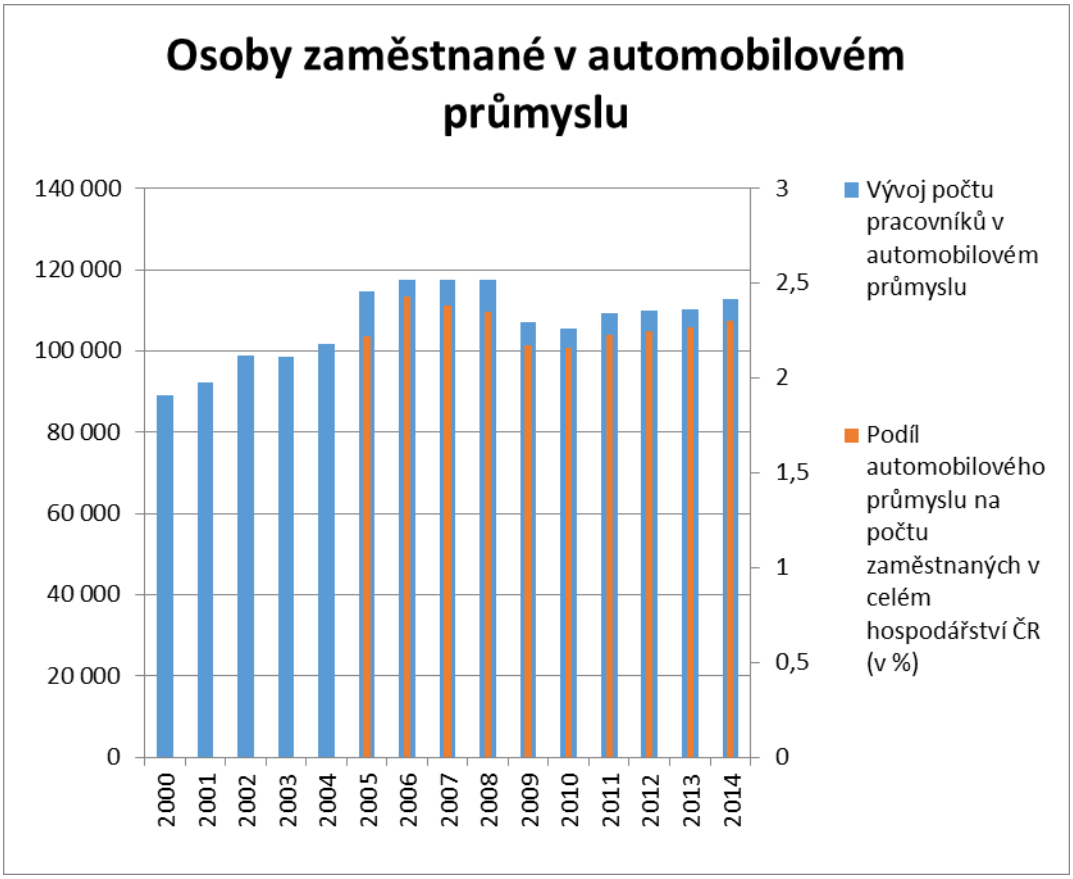
Údaje, které by charakterizovaly podíl zaměstnanců automobilového průmyslu v rámci celého průmyslu, bohužel nejsou dostupné.

Tab. 4 Vyhodnocení zaměstnanosti a nezaměstnanosti

Rok	Podíl nezaměstnaných v ČR (v %)	Vývoj počtu nezaměstnaných osob v ČR (v tis. osobách)	Vývoj počtu pracovníků v automobilovém průmyslu	Podíl automobilového průmyslu na počtu zaměstnaných v celém hospodářství ČR (v %)
2000	8,76	454,5	89 192	X
2001	8,13	418,3	92 085	X
2002	7,28	374,1	98 755	X
2003	7,78	399,1	98 536	X
2004	8,30	425,9	101 576	X
2005	7,93	410,2	114 793	2,22
2006	7,14	371,3	117 544	2,43
2007	5,32	276,3	117 388	2,38
2008	4,39	229,8	117 431	2,35
2009	6,66	352,2	106 966	2,17
2010	7,28	383,7	105 358	2,16
2011	6,71	350,6	109 345	2,23
2012	6,98	366,9	109 915	2,25
2013	7,00	370,0	110 311	2,27
2014	6,10	361,1	112 877	2,30

Zdroj: (Vlastní zpracování na základě dat SAP, ČSÚ a www.businessinfo.cz)

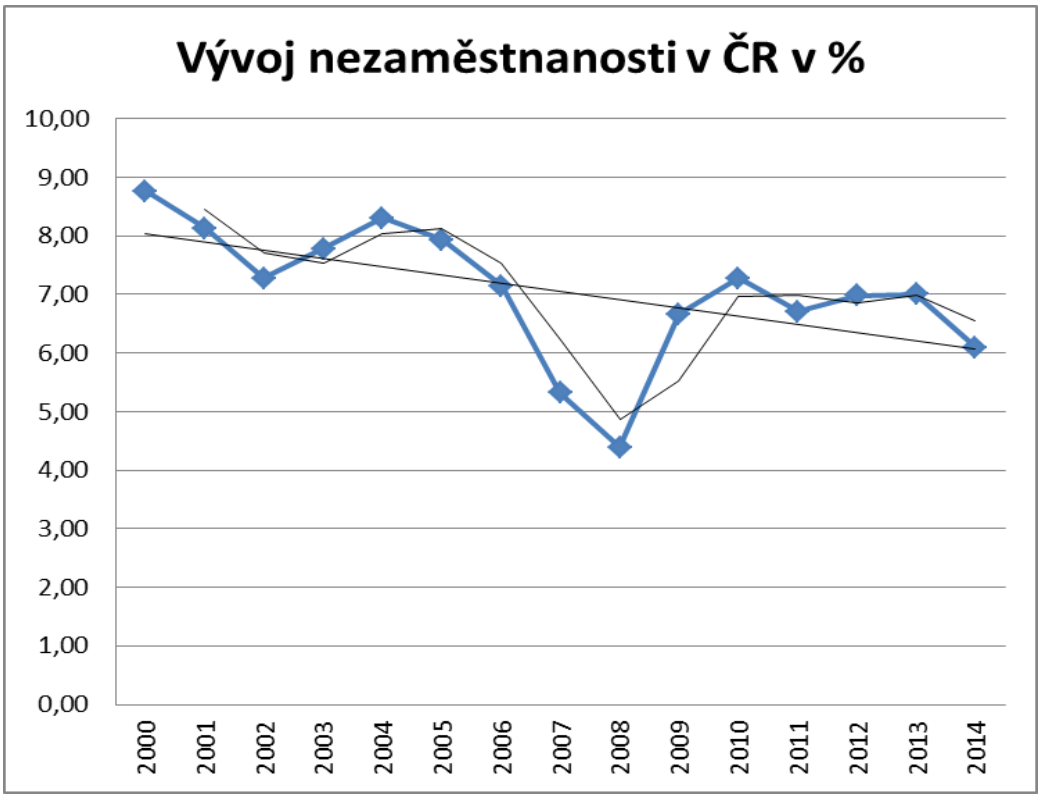
Obrázek č. 7. ukazuje vývoj počtu pracovníků zaměstnaných v automobilových firmách v ČR a podíl automobilového průmyslu na celkovém počtu zaměstnaných v České republice. Podíl nezaměstnaných v ČR je vypočítán pouze z ekonomicky aktivního obyvatelstva (tedy počet zaměstnaných + počet nezaměstnaných). Z podílu lze opět vyčíst, že situace automobilového průmyslu není na dobré úrovni, protože podíl již od roku 2005 do současnosti převyšuje hodnotu 2 %. Avšak v letech 2008 – 2010 (rok 2008: 2,35 %, rok 2009: 2,17 %, rok 2010: 2,16 %) vidíme pokles hodnot, podíl začal pomalu růst až v roce 2011 (2,23 %), od té doby však stále lehce roste.



Obr. 7 Vývoj absolutního a relativního počtu zaměstnanců automobilového průmyslu s ohledem na celou ČR

Zdroj: (Vlastní zpracování na základě dat SAP, ČSÚ a www.businessinfo.cz)

Na následujícím obrázku č. 8. je zobrazen vývoj nezaměstnanosti v ČR, kdy vidíme, že se opravdu jedná o hodnotu se silnými výkyvy. Proto je do grafu vložena také lineární přímka a hodnota klouzavého průměru.



Obr. 8 Vývoj nezaměstnanosti v ČR
Zdroj: (Vlastní zpracování na základě dat SAP, ČSÚ a www.businessinfo.cz)

Následující tabulka č. 5. ukazuje počet osob zaměstnaných v jednotlivých odvětvích průmyslu, přičemž automobilový průmysl je z celku zpracovatelského průmyslu vyňat, aby bylo možno jasně porovnat a potvrdit, že podíl automobilového průmyslu (112,8 tis. zaměstnanců) na počtu zaměstnaných v celém hospodářství České republiky není na dobré úrovni.

Tab. 5 Počet zaměstnaných v jednotlivých typech odvětví v roce 2014

Počet osob zaměstnaných v daném typu	Hodnota v tis. osob
Zpracovatelský průmysl	1061,5
Velkoobchod a maloobchod, oprava motorových vozidel	492,7
Veřejná správa a obrana	272,7
Zdravotní a sociální péče	268,1
Vzdělávání	267,3
Doprava a skladování	240,7
Stavebnictví	228,2
Profesní, vědecké a technické činnosti	154,2
Administrativní a podpůrné činnosti	147,0
Automobilový průmysl	**112,8**
Ubytování, stravování a pohostinství	105,8
Zemědělství, lesnictví a rybářství	97,8
Informační a komunikační činnosti	96,2
Peněžnictví a pojišťovnictví	70,5
Zásobování vodou, činnosti související s odpady	50,8
Kulturní, zábavní a rekreační činnosti	48,2
Činnosti v oblasti nemovitostí	47,5
Těžba a dobývání	34,1
Výroba a rozvod elektřiny, plynu, tepla	30,1
Ostatní	46,5

Zdroj: (Vlastní zpracování na základě dat ČSÚ)

Každý stát chce mít vzdělané občany, kteří disponují mnoha schopnostmi, znalostmi a dovednostmi, kterými dokáží obohatit celý stát. Proto je pro zajímavost uvedena také tabulka č. 6. pojednávající o vzdělání zaměstnanců automobilového průmyslu.

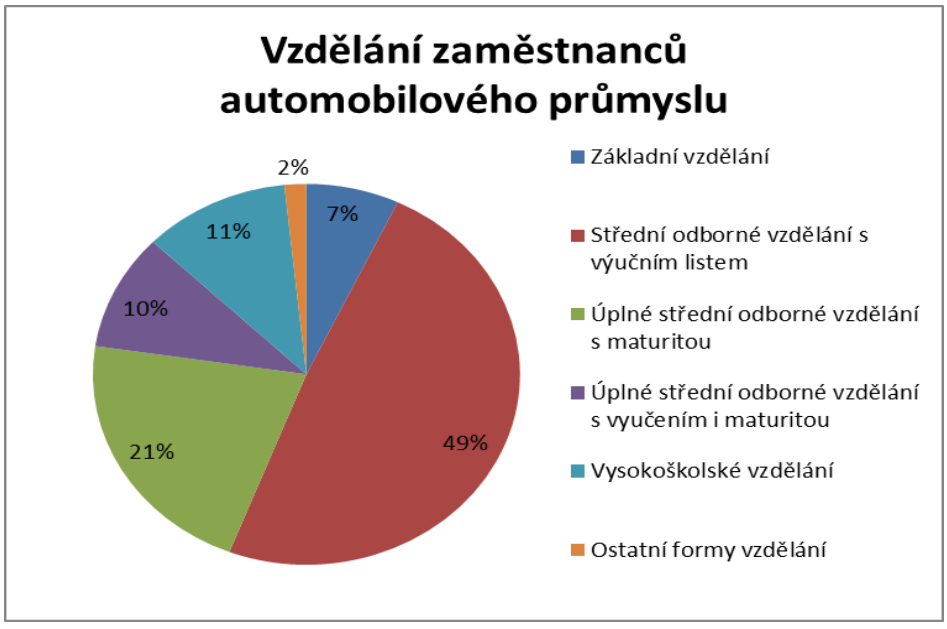
Kromě běžného vzdělání, které může člověk získat ve škole, existují také formy neformálního vzdělávání, které zahrnuje různé kurzy, školení, přednášky, rekvalifikace apod. Tyto typy často organizuje zaměstnavatel. (Mazouch, Lidský kapitál, s. 8) Také v rámci automobilového průmyslu zaměstnavatelé dbají na vzdělávání zaměstnanců. Jedná se o odvětví, které se stále snaží hledat nová řešení a naplňovat rostoucí potřeby zaměstnanců. K tomu nezbytně potřebuje kreativní a inovativní zaměstnance. Protože se dbá na výrobu kvalitních a bezpečných prostředků, musí být každý dělník také pečlivě vyškolen a obeznámen s tím, jak odvádět precizní práci.

Tab. 6 Vzdělanost zaměstnanců v automobilovém průmyslu

Kvalifikační struktura zaměstnanců automobilového průmyslu	Hodnota v %
Základní vzdělání	7,04
Střední odborné vzdělání s výučním listem	48,83
Úplné střední odborné vzdělání s maturitou	21,50
Úplné střední odborné vzdělání s vyučením i maturitou	9,85
Vysokoškolské vzdělání	11,12
Ostatní formy vzdělání	1,65

Zdroj: (Vlastní zpracování na základě dat SAP)

Následující obrázek 9. zobrazuje vzdělanostní strukturu zaměstnanců automobilového průmyslu, která je na dobré úrovni. Základní vzdělání zde má 7 % zaměstnanců, automobilový průmysl se totiž snaží zaměstnávat i osoby handicapované na jednodušších pozicích, které často dosahují pouze základního vzdělání (nebo speciálního s ohledem na míru svého postižení). Běžné dělnické pozice, které zaujímají většinu zaměstnanců automobilového průmyslu, mají střední odborné vzdělání zakončené výučním listem, jedná se o 49 % zaměstnanců. Složitější dělnické pozice mají vzdělání s maturitou (21,5 %), nebo střední odborné vzdělání s vyučením i maturitou (9,85 %). Na manažerských a administrativních postech pracují zaměstnanci s vysokoškolským vzděláním (11,12 %) nebo ostatní formou vzdělání (1,65%).



Obr. 9 Porovnání
Zdroj: (Vlastní zpracování na základě dat SAP)

3.3.2 Oblast mezd

Mzdu sjednává zaměstnavatel (automobilový průmysl) se svými zaměstnanci v kolektivní a pracovní smlouvě, její výše se stanovuje vnitřním předpisem nebo mzdovým výměrem. (Šubrt, Obsluha mzdy a platu, s. 53) Zaměstnavatel musí stále sledovat schválenou minimální mzdu, která je definována jako „*nejnižší přípustná výše odměny za vykonanou práci v pracovněprávním vztahu prováděnou na základě pracovní smlouvy, či na základě dohod konaných mimo pracovní poměr*“. (Neščáková, vnitřní závazné předpisy zaměstnavatele, s. 223) Obzvláště v rámci automobilového průmyslu, kdy dělníci pracují v továrně a někdy se setkávají s ne příliš optimálními pracovními podmínkami, je nutno dbát na vyplácení příplatků (práce přesčas, práce ve svátek, práce v noci, práce ve ztíženém pracovním prostředí, práce v sobotu a v neděli, zvláštní příplatek, příplatek za rozdělenou směnu, osobní příplatek, odměna za pracovní pohotovost, příplatek za vedení apod.). (Vybíhal, Mzdové účetnictví 2014, s. 462, 463)

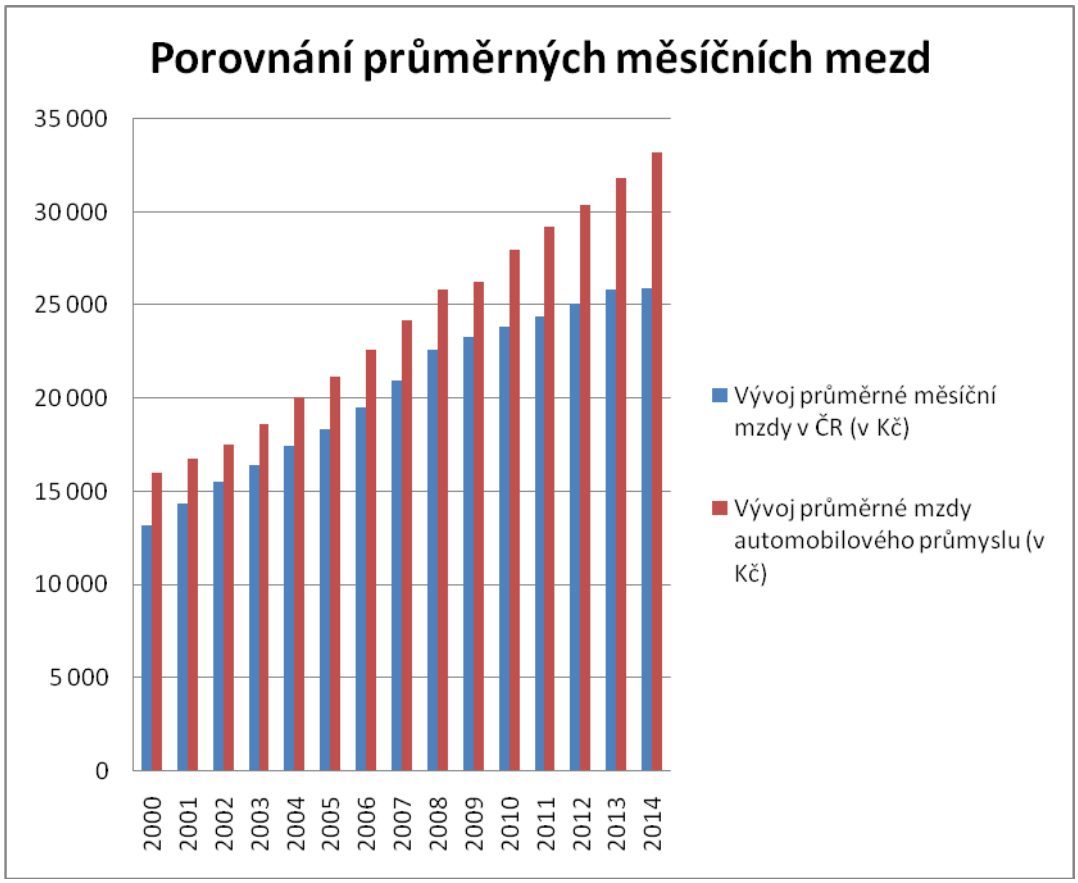
Následující tabulka č. 7. pojednává o průměrných mzdách, které byly vypočítány za celou ČR a za samostatnou oblast automobilového průmyslu. Jak vidíme, tak průměrné mzdy v ČR i v automobilovém průmyslu dlouhodobě rostou.

Tab. 7 Průměrné mzdy

Rok	Vývoj průměrné měsíční mzdy v ČR (v Kč)	Meziroční indexy růstu mezd v ČR (v %)	Vývoj průměrné mzdy automobilového průmyslu (v Kč)	Meziroční indexy růstu mezd v automobilovém průmyslu (v %)	Porovnání průměrných mezd v ČR a mezd automobilového průmyslu (v %)
2000	13 219	X	16 050	10,85	121,42
2001	14 378	8,76	16 805	8,28	116,88
2002	15 524	7,97	17 505	4,70	112,76
2003	16 430	5,84	18 627	4,17	113,37
2004	17 466	6,31	20 046	6,41	114,77
2005	18 344	5,03	21 183	7,62	115,48
2006	19 546	6,55	22 591	5,67	115,58
2007	20 957	7,22	24 214	6,65	115,54
2008	22 592	7,80	25 888	7,18	114,59
2009	23 344	3,33	26 276	6,91	112,56
2010	23 864	2,23	27 970	6,50	117,21
2011	24 436	2,40	29 246	6,45	119,68
2012	25 101	2,72	30 385	4,56	121,05
2013	25 884	3,11	31 867	4,87	119,76
2014	25 942	0,22	33 209	4,21	123,86

Zdroj: (Vlastní zpracování na základě dat SAP, ČSÚ a MF)

Následující vyobrazení č. 10. znázorňuje průměrnou měsíční mzdu automobilového průmyslu, která je na vyšší úrovni, než celostátní průměrná měsíční mzda. Průměrná měsíční mzda automobilového průmyslu je zhruba o 20 % vyšší, než je celostátní průměr.



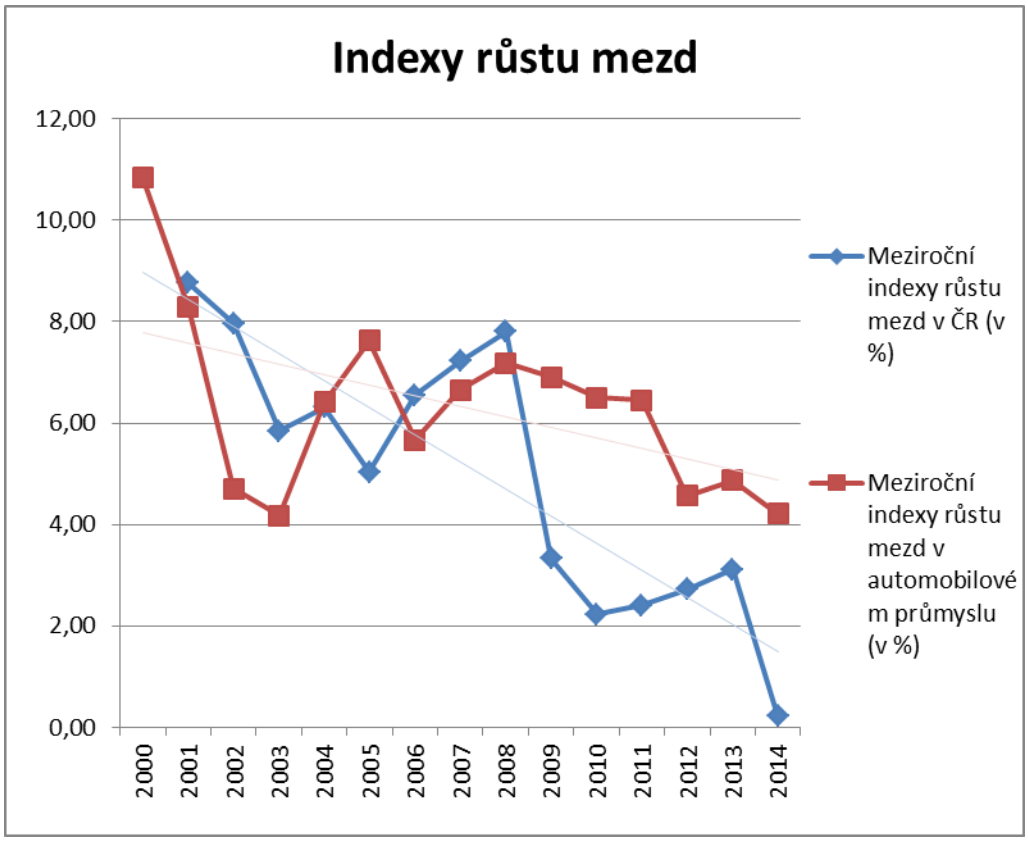
Obr. 10 Porovnání průměrné měsíční mzdy v ČR a v automobilovém průmyslu

Zdroj: (Vlastní zpracování na základě dat SAP, ČSÚ a MF)

Finanční situaci automobilového průmyslu lze také hodnotit za pomoci kontextu indexu růstu mezd. Pokud průměrné mzdy[4] zaměstnanců rostou, pak to znamená, že celé toto odvětví roste, protože si může dovolit zvyšovat zaměstnancům jejich mzdu. Na následujícím obrázku č. 11. je přehledně vyobrazeno, že ač průměrná mzda ČR roste velmi pomalu, v roce 2014 (nárůst o 0,22 %) se jednalo téměř o nu-

[4] Zákon považuje za průměrnou mzdu částku, která se vypočítá jako „součin všeobecného vyměřovacího základu za kalendářní rok, který o dva roky předchází kalendářnímu roku, pro který se průměrná mzda zjišťuje, a přepočítacího koeficientu pro úpravu tohoto všeobecného vyměřovacího základu, vypočtená částka se zaokrouhluje na celé koruny nahoru. (Vybíhal, Mzdové účetnictví 2015, s. 177)

lový růst, automobilový průmysl stále průměrné mzdy zvedá. Meziroční index sice v roce 2014 ukazuje růst o 4,21 %, mzdy se zde pohybují vysoko nad celorepublikovým průměrem. Je tedy možno vyhodnotit, že mzdy tohoto průmyslu rostou optimálním tempem, pro zaměstnance jsou motivující.



Obr. 11 Porovnání indexů růstu mezd
Zdroj: (Vlastní zpracování na základě dat SAP, ČSÚ a MF)

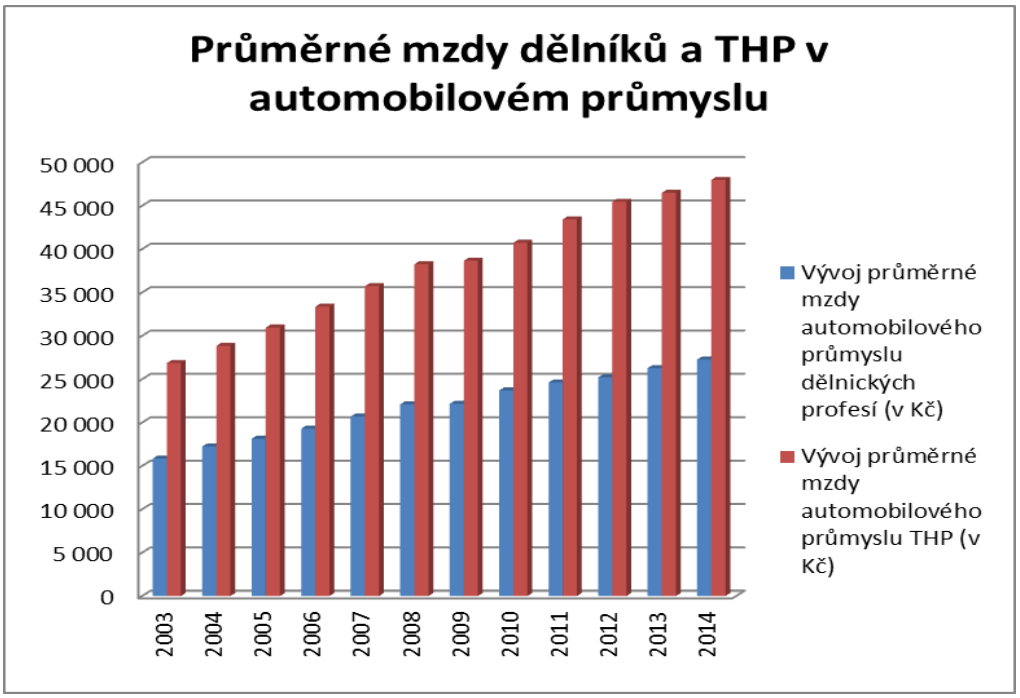
Pro zajímavost jsou v následující tabulce č. 8. uvedeny také průměrné mzdy automobilového průmyslu zvlášť pro dělnické profese a zvlášť pro THP. Je možno zhodnotit, že průměrné mzdy THP vysoce přesahují průměrnou mzdu ČR, dokonce i průměrná mzda v dělnických profesích je vyšší, než celorepubliková průměrná mzda. Tento fakt jen potvrzuje uvedené tvrzení, kdy již několikrát bylo zmíněno, že finanční situace automobilového průmyslu je optimální.

Tab. 8 Porovnání průměrných mezd automobilového průmyslu

Rok	Vývoj průměrné mzdy automobilového průmyslu dělnických profesí (v Kč)	Vývoj průměrné mzdy automobilového průmyslu THP (v Kč)
2003	15 843	26 856
2004	17 235	28 840
2005	18 130	30 962
2006	19 299	33 365
2007	20 695	35 730
2008	22 098	38 254
2009	22 165	38 654
2010	23 708	40 736
2011	24 623	43 432
2012	25 218	45 455
2013	26 284	46 489
2014	27 270	47 976

Zdroj: (Vlastní zpracování na základě dat SAP)

Následující grafické zobrazení č. 12. porovnává výši mezd dělníků a THP.



Obr. 12 Porovnání růstu mezd zaměstnanců automobilového průmyslu
Zdroj: (Vlastní zpracování na základě dat SAP)

3.4 Ostatní data

Aby bylo možno kapitolu č. 3. považovat za kompletní, jsou zde uvedeny další finanční ukazatele, které logicky do hloubky doplní data popsaná v předchozích podkapitolách

Přidaná hodnota[5] je důležité kritérium, které posuzuje výkonnost podniku. Je založena na ekonomickém zisku a její růst je pro každý podnik velmi žádoucí. (Fotr, Podnikatelský záměr a investiční rozhodování, s. 127) Následující tabulka č. 9. ukazuje vývoj přidané hodnoty automobilového průmyslu přepočtené na jednoho pracovníka. Hodnota s výjimkou roku 2008 – 823 841 Kč (opět kontext s celkovým poklesem odvětví v důsledku krize) roste, v současné době je dokonce téměř 4x vyšší, než před 15 lety. To opět ukazuje na optimální finanční a celkovou situaci automobilového průmyslu.

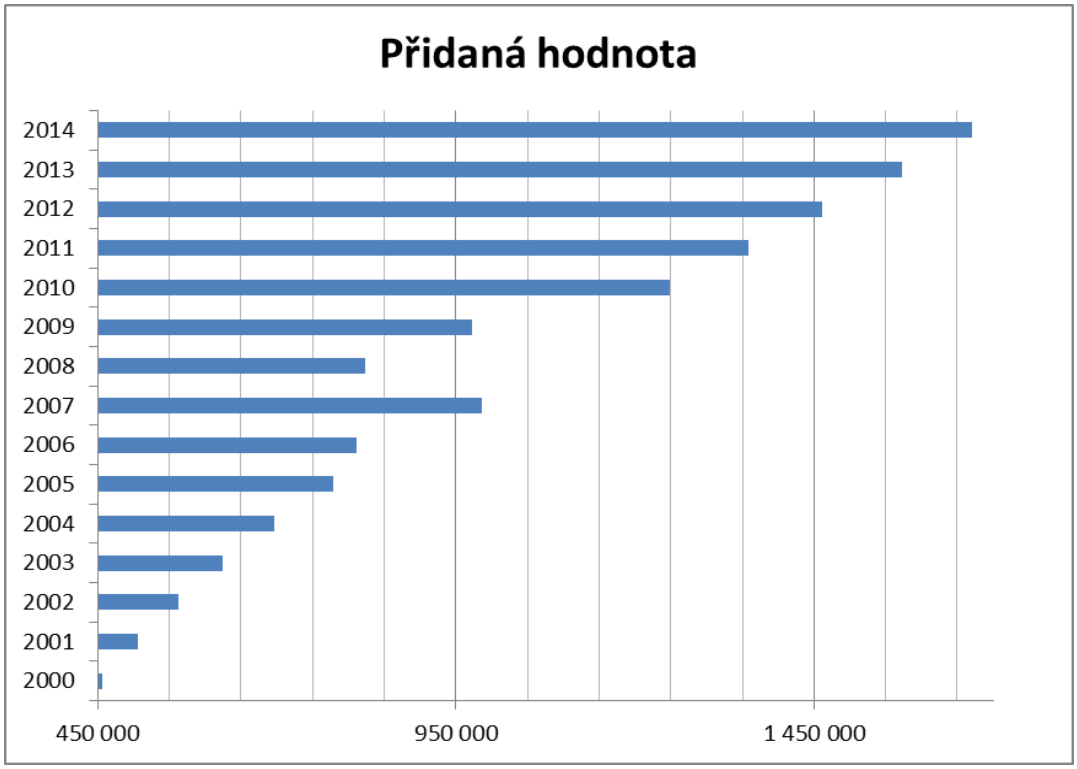
Tab. 9 Vývoj přidané hodnoty

Rok	Přidaná hodnota na pracovníka v automobilovém průmyslu (v Kč)	Absolutní meziroční růst
2000	456 710	X
2001	506 405	49 695
2002	563 023	56 618
2003	624 782	61 759
2004	696 516	71 734
2005	778 527	82 011
2006	811 552	33 025
2007	986 380	174 828
2008	823 841	-162 539
2009	972 022	148 181
2010	1 248 155	276 133
2011	1 358 444	110 289
2012	1 461 680	103 236
2013	1 572 979	111 299
2014	1 669 979	97 000

Zdroj: (Vlastní zpracování na základě dat SAP)

[5] Někdy označována také jako MVA – Market Value Added (Wagner, Měření výkonnosti, s. 202)

Z následujícího obrázku č. 13. lze přehledně ohodnotit vývoj přidané hodnoty automobilového průmyslu na jednoho zaměstnance, která roste dynamicky a propad v roce 2008 (823 841 Kč) byl již v následujícím roce 2009 (972 022 Kč) nahrazen růstem, který dosáhl téměř hranice roku 2007 (986 380 Kč), tedy období před krizí. Významný růst vidíme mezi lety 2009 a 2010, kdy byl zaznamenán meziroční rozdíl o 276 133 Kč, což je opravdu vysoká hodnota. Tento nárůst byl zaznamenán po odlivu nejhorších důsledků hospodářské krize. Zde tedy nalézáme potvrzení, že opatření, která automobilový průmysl realizoval jako obranu před krizí, byla pozitivní. Přidaná hodnota vzrostla a automobilový průmysl mohl dál bezproblémově fungovat.



Obr. 13 Přidaná hodnota zaměstnanců automobilového průmyslu
Zdroj: (Vlastní zpracování na základě dat SAP)

Dalším ukazatelem, který dokáže nastínit situaci v automobilovém průmyslu je výše výdajů na výzkum a vývoj. Obvyklé je, že náklady na výzkum a vývoj tvoří (v závislosti na oboru podnikání) 1 – 9 % z obratu. (Marketing inovací, s. 76)

Výhodou pro investující společnost je také to, že si tyto investice může zařadit jako položky odčitatelné od daně. (Synek, Manažerská eko, s. 170) V následující tabulce č. 10. je zobrazen vývoj hodnoty investic automobilového průmyslu a je

porovnán s hodnotami výdajů na výzkum a vývoj, které investoval stát ze státního rozpočtu[6] a z rozpočtu ministerstva průmyslu a obchodu.

V následující tabulce č. 10. je zobrazen vývoj investic, které automobilový průmysl v souhrnu vložil do výzkumu a vývoje, také jsou zde uvedeny výdaje ze státního rozpočtu a pro zajímavost jsou uvedeny také hodnoty, které vydalo ministerstvo průmyslu a obchodu na výzkum a vývoj.

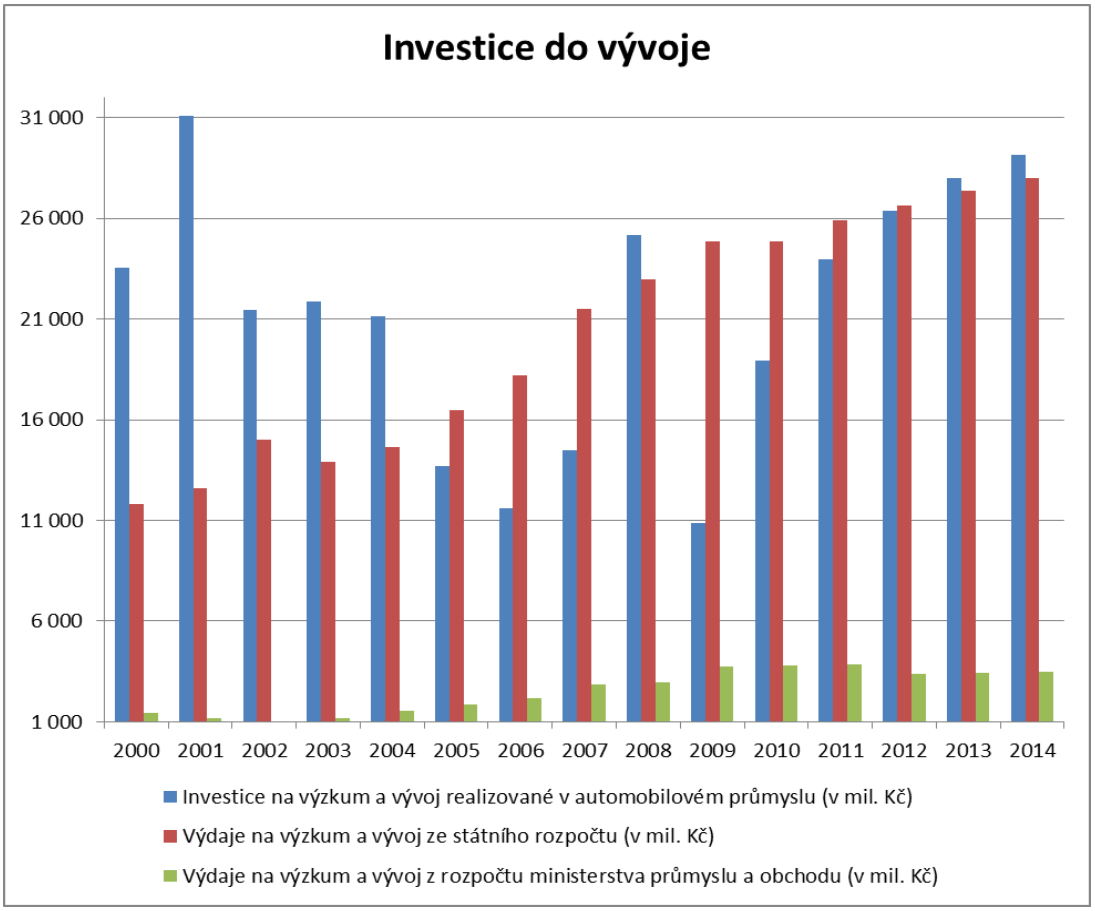
Tab. 10 Investice na výzkum a vývoj

Rok	Investice na výzkum a vývoj realizované v automobilovém průmyslu (v mil. Kč)	Výdaje na výzkum a vývoj ze státního rozpočtu (v mil. Kč)	Výdaje na výzkum a vývoj z rozpočtu ministerstva průmyslu a obchodu (v mil. Kč)	Vývoj tržeb z průmyslové činnosti (v mil. Kč)	Podíl investic na celkových tržbách
2000	23 534,40	11 820	1 420	2 170 038	1,08
2001	31 066,70	12 578	1 200	2 416 474	1,29
2002	21 477,10	14 987	1 000	2 460 669	0,87
2003	21 896,90	13 920	1 197	2 489 501	0,88
2004	21 128,00	14 663	1 559	2 890 048	0,73
2005	13 679,10	16 457	1 850	3 090 011	0,44
2006	11 588,90	18 178	2 176	3 351 133	0,35
2007	14 496,90	21 497	2 828	3 823 096	0,38
2008	25 176,70	22 996	2 973	3 810 115	0,66
2009	10 871,60	24 831	3 742	3 205 079	0,34
2010	18 935,00	24 842	3 822	3 509 923	0,54
2011	23 940,60	25 917	3 848	3 775 063	0,63
2012	26 397,00	26 619	3 395	3 840 172	0,69
2013	27 979,00	27 397	3 405	3 925 979	0,71
2014	29 179,00	27 987	3 487	4 086 979	0,71

Zdroj: (Vlastní zpracování na základě dat SAP, ČSÚ, MPO)

[6] Stát se musí při investicích do vědy a výzkumu řídit zákonem č. 130/2002 Sb., o podpoře výzkumu a vývoje z veřejných prostředků; zákonem č. 341/2005 Sb., o veřejných výzkumných institucí+ zákonem č. 342/2005 Sb., a mnohými dalšími nařízeními vlády (č. 267/2002 Sb., č. 461/2002 Sb., č. 462/2002 Sb.) (Plos, nový stavební zákon, s. 559)

Vidíme, že v posledních 6 letech výše těchto investic v automobilovém průmyslu roste. V roce 2008 (25 176 mil. Kč) vidíme prudký nárůst oproti roku 2007 (14 496 mil. Kč) a poté opět prudký pád (10 871 mil. Kč) této hodnoty. Přitom tento rok byl vyhodnocen jako finančně nejslabší, kdy všechny hodnocené ukazatele dosahovaly nejmenší růst automobilového průmyslu (viz tabulky č. 1., č. 2., č. 3.). Přesto v tomto roce došlo k zásadní investici. Porovnáme-li hodnotu investic automobilového průmyslu s hodnotou vydanou ze státního rozpočtu, zjistíme, že investice v automobilovém průmyslu převyšují investice ze státní pokladny spíše v minulosti, v letech 2000 – 2004. Poté byly v letech 2005 - 2007 investice ze státní pokladny vyšší, v roce 2008 došlo k významné investici v automobilovém průmyslu, poté opět ale k poklesu, kdy výdaje ze státního rozpočtu převýšili hladinu investic automobilového průmyslu. Až v posledních dvou letech jsou opět investice automobilového průmyslu vyšší, než výdaje z rozpočtu státního (automobilový průmysl v roce 2013: 27 979 mil. Kč, a v roce 2014: 29179 mil. Kč; státní rozpočet v roce 2013: 27 397 mil. Kč., a v roce 2014: 27 987 mil. Kč.). To vše je přehledně zobrazeno na následujícím obrázku č. 14.



Obr. 14 Porovnání výdajů na výzkum a vývoj
Zdroj: (Vlastní zpracování na základě dat SAP, ČSÚ, MPO)

4 Vývoj situace automobilového průmyslu v ČR

4.1 Počet vyrobených produktů automobilového průmyslu

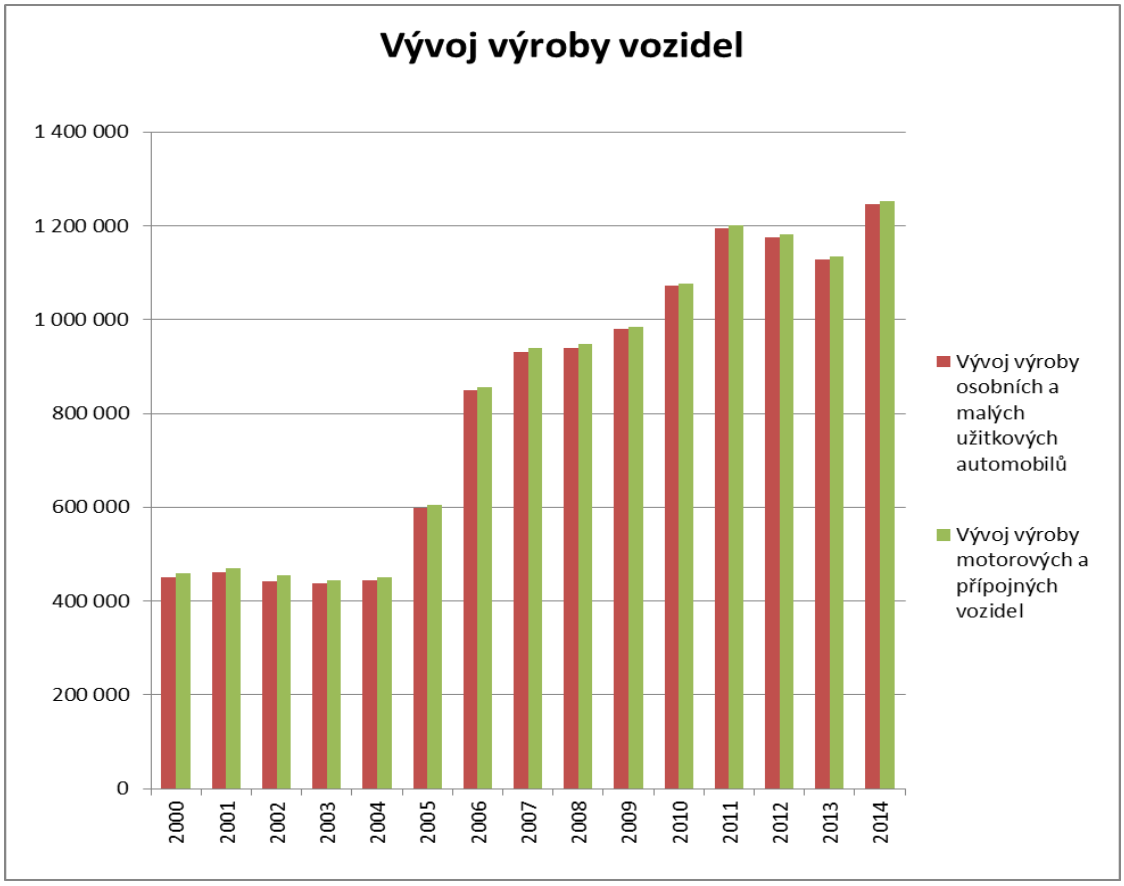
Za důležitý ukazatel automobilového průmyslu lze považovat počet produktů, které byly za sledované období vyrobeny a vývoj počtu. V tomto případě byl v tabulce č. 11. ohodnocen vývoj výroby motorových a přípojných vozidel a vývoj výroby osobních a malých užitkových automobilů. Lze konstatovat, že u obou sledovaných kategorií vývoj výroby vozidel každým rokem roste. Výjimkou není ani období let 2008/2009, kdy v automobilový průmysl zasáhla krize. Ta byla zaznamenána v rámci kapitoly č. 3., kdy se hodnotily finanční ukazatele automobilového průmyslu. Ač výroba v těchto letech rostla, tento růst byl pomalejší. Podstatné je, že v tomto období nedošlo k poklesu. Vyhodnotíme-li sledované období let 2000 – 2014, můžeme zhodnotit, že výroba vzrostla více než 2x. Vývoj výroby motorových a přípojných vozidel byl v roce 2000 celkem 459 357 ks a v roce 2014 celkem 1 252 295 ks; vývoj výroby osobních a malých užitkových automobilů byl v roce 2000 celkem 450 995 ks a v roce 2014 celkem 1 246 506 ks. Počty v těchto dvou kategoriích jsou si velmi podobné. Vidíme zde ale také pokles v období let 2012 a 2013.

Tab. 11 Vývoj výroby vozidel v ČR

Rok	Vývoj výroby motorových a přípojných vozidel	Vývoj výroby osobních a malých užitkových automobilů
2000	459 357	450 995
2001	470 589	460 997
2002	454 968	442 507
2003	443 902	437 605
2004	449 891	443 934
2005	603 849	597 994
2006	855 832	849 876
2007	939 788	931 298
2008	948 128	940 334
2009	983 992	979 085
2010	1 077 166	1 072 263
2011	1 201 000	1 194 981
2012	1 181 314	1 174 267
2013	1 134 285	1 128 473
2014	1 252 295	1 246 506

Zdroj: (Vlastní zpracování na základě dat SAP)

Následující obrázek č. 15. přehledně zobrazuje, jak rychle rostl počet vyrobených kusů výrobků automobilového průmyslu. Prudký nárůst vidíme mezi léty 2005 a 2006 (u výroby motorových a přípojných vozidel to bylo z 603 849 ks na 855 832 ks; a u výroby osobních a malých užitkových automobilů to bylo z 597 994 ks na 849 876 ks). Jiný tak prudký nárůst nebyl zaznamenán. Naopak pokles vidíme mezi léty 2012 a 2013. U výroby motorových a přípojných vozidel lze nalézt následující pokles: výroba v roce 2011 byla 1 201 000 ks; v roce 2012 byla 1 181 314 ks; v roce 2013 byla 1 134 285 ks. U výroby osobních a malých užitkových automobilů lze nalézt následující pokles: výroba v roce 2011 byla 1 194 981 ks; v roce 2012 byla 1 174 267 ks; v roce 2013 byla 1 128 47 ks.



Obr. 15 Vývoj výroby vozidel automobilového průmyslu v ČR
Zdroj: (Vlastní zpracování na základě dat SAP)

Pro zajímavost je v následující tabulce č. 12 uveden vývoj výroby za posledních 5 let, členění je zde ale podle jednotlivých výrobců, nikoliv dle typů vyrobených produktů. Jednotlivý výrobci vyrábí odlišné výrobní programy, které jsou charakterizovány čísly. Největší podíl vyrobených produktů zaujímá Škoda, která má v ČR velkou tradici.

Tab. 12 Vývoj výroby vozidel dle jednotlivých výrobců

Celkový přehled výroby v České republice, členění podle výrobců (ks)
Czech Republic Automotive Production - General Summary by Manufacturers (pcs)

Výrobce Manufacturer	Výrobní program Production Programme	Rok/Year				
		2010	2011	2012	2013	2014
AGADOS	13	17 050	18 699	17 971	19 142	23 949
AUTOTECH	6	246	346	339	324	335
AVIA	3	479	600	1 003	4	-
CTS servis	6	694	635	656	N/A	N/A
ČKD MOBILNÍ JEŘÁBY	7	11	9	3	8	4
HAGEMANN	6	80	N/A	215	283	355
HYUNDAI	1	200 135	251 146	303 035	303 460	307 450
IVECO CZECH REPUBLIC	5	2 177	2 972	2 773	3 165	3 288
JAWA Moto	8, 9	782	1 155	2 319	1 354	1 075
KAIPAN	12	54	3	11	-	-
KAROSERIA	3	3	9	-	-	-
KH motor CENTRUM	5	24	43	38	51	51
NAVARA Novosedly	6	98	N/A	N/A	N/A	N/A
PANAV	6	42	191	314	253	284
	10, 11	244	407	650	409	485
SCHWARZMÜLLER	10, 11	528	673	855	842	1 148
SLOVÁCKÉ STROJÍRNY	6	15	5	-	-	-
SOR Libchavy	5	478	543	418	475	554
ŠKODA AUTO	1, 2, 12	576 362	673 127	656 306	639 889	735 951
TATRA	4	931	702	496	763	821
TEDOM	5	32	4	-	-	-
TPCA	1	295 712	270 705	214 915	185 124	203 105
THT Polička	6	127	78	N/A	N/A	N/A

1 - osobní automobily / Cars
2 - lehké užitkové automobily / Light Commercial Vehicles (LCVs)
3 - střední užitkové automobily / Medium Commercial Vehicles
4 - těžké užitkové automobily / Heavy Commercial Vehicles
5 - autobusy / Buses
6 - nástavby, speciální užitkové automobily / Superstructures, Special Commercial Vehicles
7 - autojeřáby / Mobile Cranes
8 - malé motocykly / Small Motorcycles
9 - motocykly / Motorcycles
10 - přívěsy / Trailers
11 - návěsy / Semitrailers
12 - sportovní automobily / Sport Cars
13 - přívěsy pro osobní vozidla / Trailers for Cars

Zdroj: (SAP)

Následující tabulka č. 13. zobrazuje vývoj výroby produkt automobilového průmyslu dle jednotlivých typů. Data jsou uvedena za léta 2006 – 2014, za dřívější období jsou nedostupná. Hodnoceno je celkem 9 kategorií produktů, které lze považovat za nejsledovanější a za důležité pro jejich výrobce. Celkově nejméně je vyráběno motocyklů do 50 ccm a to ve všech letech sledovaného období, počet vyrobených kusů má klesající tendenci. Naopak růst můžeme nalézt u výroby osobních automobilů, což je nejziskovější oblast tohoto průmyslu.

Tab. 13 Vývoj výroby automobilového průmyslu dle typů produktů

Rok	Osobní automobily	Lehká užitková vozidla	Motocykly do 50 ccm	Motocykly nad 50 ccm	Autobusy	Nákladní vozidla	Nástavby a účelová vozidla	Přívěsy + návěsy	Přívěsy pro OA
2006	848 799	1 077	122	893	2 948	1 993	2 139	1 993	17 319
2007	925 060	6 238	135	2 005	3 182	3 168	2 493	2 330	20 763
2008	934 046	6 288	149	1 412	3 496	2 737	2 390	24 244	20 230
2009	976 435	650	74	675	3 067	191	1 541	761	15 817
2010	1 069 518	2 745	49	733	2 711	1 410	1 316	772	17 050
2011	1 191 968	3 013	39	1 116	3 562	1 302	1 273	1 080	18 699
2012	1 171 774	2 493	22	2 297	3 229	1 499	1 527	1 505	17 971
2013	1 126 386	2 087	26	1 328	3 691	767	868	1 251	19 142
2014	1 244 251	2 255	17	1 058	3 893	821	978	1 633	23 331

Zdroj: (Vlastní zpracování na základě dat SAP)

4.2 Počet prodaných produktů automobilového průmyslu

Předchozí kapitola 4.1 pojednávala o počtu vyrobených produktů. Nyní je vhodné statisticky vyhodnotit počet prodaných produktů. S ohledem na návaznost kapitoly 3.2, budou počty prodaných automobilů vyhodnoceny dle prodeje v tuzemsku a prodeje do zahraničí, tedy export. Údaje jsou zde uvedeny pouze za léta 2006 – 2014, předchozí období je nedostupné. U lehkých užitkových vozidel nejsou data evidovaná ani za léta 2013 a 2014 s ohledem na rozdělení prodeje v tuzemsku a zahraničí.

Následující tabulka č. 14 popisuje počet prodaných produktů automobilového průmyslu v tuzemsku, tedy v České republice. Tuto tabulku je vhodné dát do kontextu s předchozí tabulkou č. 13 a následující tabulkou č. 15. Je přirozené, že počet vyrobených automobilů se rozděluje mezi prodej v tuzemsku a prodej v zahraničí. Podíl prodaných produktů osobních automobilů je v tuzemsku mnohonásobně nižší, než je tomu v zahraničí (v roce 2014 bylo v tuzemsku prodáno 83 431 ks a v zahraničí bylo prodáno 1 464 350 ks). Podíl prodaných automobilů u lehkých užitkových vozidel je také v zahraničí mnohonásobně vyšší, než v ČR (v roce 2012 bylo v tuzemsku prodáno 276 ks a v zahraničí 2 374 ks). V oblasti motocyklů do 50 ccm je naopak (s výjimkou roku 2014) mnohem vyšší oddíl prodaných kusů v tuzemsku oproti zahraničí (v roce 2013 bylo v tuzemsku prodáno 22 ks a v zahraničí pouhé 4 ks). U motocyklů nad 50 ccm lze opět konstatovat (s výjimkou roku 2014, kdy byl rozdíl neznatelný) mnohem vyšší prodej v zahraničí oproti tuzemsku (v roce 2013 bylo v tuzemsku prodáno 69 ks a v zahraničí 1 259 ks).

V oblasti autobusů můžeme nalézt stejný trend, tedy v zahraničí byl prodej mnohonásobně vyšší, než v tuzemsku (v roce 2014 bylo v tuzemsku prodáno 635 ks a v zahraničí 3 528 ks). Tento trend sledujeme také v oblasti nákladních vozidel (v roce 2014 bylo v tuzemsku prodáno 162 ks a v zahraničí to bylo 688 ks). Naprosto naopak tomu je u nástavby a účelových vozidel, kde prodej v rámci tuzemského trhu v roce 2014 činil 920 ks a v zahraničí to bylo pouhých 43 ks. U přívěsů a návěsů bylo v tuzemsku sice prodáno více vyrobených kusů, avšak tento rozdíl není markantní (v roce 2014 bylo v tuzemsku prodáno 1048 ks a v zahraničí 993 ks). V rámci poslední oblast přívěsů o osobní automobily prodej tuzemska také převyšuje prodej v zahraničí (v roce 2014 bylo v tuzemsku prodáno 13 331 ks a v zahraničí 10 347 ks.

Tab. 14 Vývoj prodeje automobilového průmyslu dle typů produktů v tuzemsku

Rok	Osobní automobily	Lehká užitková vozidla	Motocykly do 50 ccm	Motocykly nad 50 ccm	Autobusy	Nákladní vozidla	Nástavby a účelová vozidla	Přívěsy + návěsy	Přívěsy pro OA
2006	66 415	163	4	216	712	696	1 873	135	12 062
2007	67 612	765	54	102	673	793	2 108	848	14 416
2008	58 394	831	43	102	721	932	1 969	931	14 391
2009	60 376	333	32	58	639	569	127	438	11 146
2010	63 945	505	47	38	530	279	1 029	462	11 014
2011	66 060	336	28	66	683	265	1 100	781	11 626
2012	71 068	276	18	48	473	323	1 320	882	10 828
2013	71 706	N/A	22	69	579	270	889	901	11 615
2014	83 431	N/A	9	70	635	162	920	1 048	13 331

Zdroj: (Vlastní zpracování na základě dat SAP)

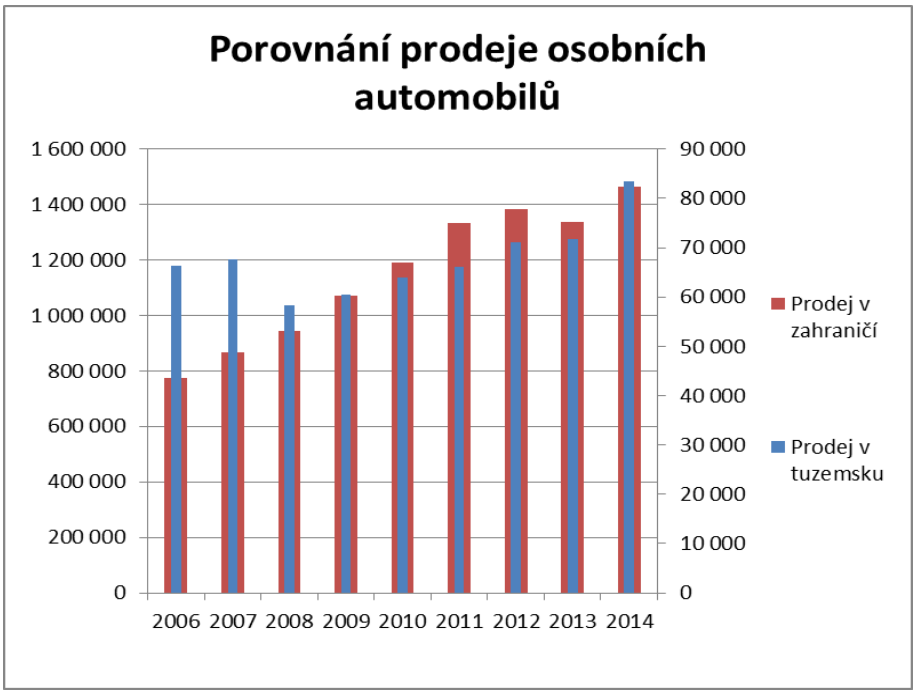
Následující tabulka č. 15 zobrazuje vývoj prodeje produktů v zahraničí. Srovnání a popis s údaji v tuzemsku byl proveden v předchozích odstavcích. Lze konstatovat, že automobilový průmysl je v rámci exportu velmi úspěšný, často export mnohonásobně převyšuje prodej v tuzemsku. Z toho také plyne, že české produkty automobilového průmyslu jsou oblíbené a žádané.

Tab. 15 Vývoj prodeje automobilového průmyslu dle typů produktů v zahraničí

Rok	Osobní automobily	Lehká užitková vozidla	Motocykly do 50 ccm	Motocykly nad 50 ccm	Autobusy	Nákladní vozidla	Nástavby a účelová vozidla	Přívěsy + návěsy	Přívěsy pro OA
2006	775 707	1 062	118	677	2 186	1 396	297	958	4 992
2007	866 773	3 369	81	1 903	2 708	2 372	342	1 439	6 107
2008	945 476	6 182	106	1 310	3 494	1 515	445	1 333	5 567
2009	1 070 899	3 118	43	617	3 014	819	316	574	4 539
2010	1 191 738	2 313	2	694	2 465	1 251	275	523	5 939
2011	1 331 973	2 669	11	1 050	3 158	1 032	173	686	7 158
2012	1 383 445	2 374	4	2 249	3 047	1 211	166	886	7 012
2013	1 337 628	N/A	4	1 259	3 598	456	22	799	7 334
2014	1 464 350	N/A	8	98	3 528	688	43	993	10 347

Zdroj: (Vlastní zpracování na základě dat SAP)

Následující obrázek č. 16 porovnává nejdůležitější oblast tohoto průmyslu a to prodej osobních automobilů v tuzemsku a v zahraničí.



Obr. 16 Porovnání prodeje osobních automobilů v tuzemsku a zahraničí
Zdroj: (Vlastní zpracování na základě dat SAP)

Pro kompletní doplnění předchozích tabulek je také optimální uvést alespoň za posledních 5 let konkrétní přehled prodeje v tuzemsku a to v rámci členění dle výrobců, ne dle typu vyrobeného produktu. To vidíme v následující tabulce č. 16.

Tab. 16 Vývoj prodeje v tuzemsku dle výrobců

Celkový přehled tuzemského prodeje, členění podle výrobců (ks) Czech Republic Autom. Sales - Local - General Summary by Manufacturers (pcs)						
Výrobce Manufacturer	Výrobní program Production Programme	Rok/Year				
		2010	2011	2012	2013	2014
AGADOS	13	11 014	11 626	10 828	11 615	13 331
AUTOTECH	6	244	338	333	322	335
AVIA	3	157	154	237	2	-
CTS servis	6	532	486	497	N/A	N/A
ČKD MOBILNÍ JEŘÁBY	7	2	2	1	1	1
HAGEMANN	6	76	N/A	215	283	355
HYUNDAI	1	5 510	7 282	10 479	10 900	12 713
IVECO CZECH REPUBLIC	5	248	211	190	262	239
JAWA Moto	8, 9	85	94	66	91	79
KAIPAN	12	54	3	11	-	-
KAROSERIA	3	7	9	-	-	-
KH motor CENTRUM	5	24	43	38	51	51
NAVARA Novosedly	6	78	N/A	N/A	N/A	N/A
PANAV	6	29	190	274	283	229
	10, 11	175	261	358	389	397
SCHWARZMÜLLER	10, 11	287	520	524	512	651
SLOVÁCKÉ STROJÍRNY	6	5	5	-	-	-
SOR Libchavy	5	240	415	238	266	345
ŠKODA AUTO	1, 2, 12	58 033	58 202	59 674	60 042	70 200
TATRA	4	122	111	86	268	162
TEDOM	5	18	14	7	-	-
TPCA	1	853	909	1 180	764	518
THT Polička	6	56	70	N/A	N/A	N/A

Zdroj: (SAP)

Pro kompletní doplnění předchozích tabulek je také optimální uvést alespoň za posledních 5 let konkrétní přehled prodeje v zahraničí a to v rámci členění dle výrobců, ne dle typu vyrobeného produktu. To vidíme v následující tabulce č. 17.

Tab. 17 Vývoj prodeje v zahraničí dle výrobců

Celkový přehled exportu, členění podle výrobců (ks) Czech Republic Automotive Exports - General Summary by Manufacturers (pcs)						
Výrobce Manufacturer	Výrobní program Production Programme	Rok/Year				
		2010	2011	2012	2013	2014
AGADOS	13	5 939	7 158	7 012	7 334	10 347
AUTOTECH	6	2	8	6	2	-
AVIA	3	291	446	766	2	-
CTS servis	6	162	149	156	N/A	N/A
ČKD MOBILNÍ JEŘÁBY	7	9	7	2	7	3
HAGEMANN	6	4	N/A	-	-	-
HYUNDAI	1	194 625	243 864	292 556	292 560	294 737
IVECO CZECH REPUBLIC	5	2 215	3 029	2 867	3 389	3 319
JAWA Moto	8, 9	696	1 061	2 253	1 263	996
KAIPAN	12	-	-	-	-	-
KAROSERIA	3	-	-	-	-	-
KH motor CENTRUM	5	-	-	-	-	-
NAVARA Novosedly	6	11	N/A	N/A	N/A	N/A
PANAV	6	6	1	2	13	40
	10, 11	103	143	196	106	72
SCHWARZMÜLLER	10, 11	420	543	690	693	921
SLOVÁCKÉ STROJÍRNY	6	10	-	-	-	-
SOR Libchavy	5	238	128	180	209	209
ŠKODA AUTO	1, 2, 12	704 567	820 982	879 528	860 708	967 026
TATRA	4	960	586	445	454	688
TEDOM	5	12	1	-	-	-
TPCA	1	294 859	269 796	213 735	184 360	202 587
THT Polička	6	71	8	N/A	N/A	N/A

Zdroj: (SAP)

4.3 Registrace vozidel

V rámci kapitoly 4.3 bude vyhodnocen vývoj počtu registrovaných vozidel, obměna parku osobních vozidel a jejich stáří.

V tabulce č. 18. jsou tyto údaje charakterizovány za sledované období 2000 – 2014. Za pozitivní fakt lze uvést, že počet registrovaných osobních automobilů roste (roku 2000 byla hodnota 3 431 573 ks a v roce 2014 to bylo již 5 060 360 ks). Naopak za negativní fakt můžeme považovat stále rostoucí věk registrovaných vozidel. Ten za posledních 15 let postupně vrostl téměř o 1 rok. Procentuální obměna parku osobních automobilů v ČR kolísá, nejdříve vidíme mezi léty 2000/2001 mírný nárůst o 0,1 %, následovně vidíme až do roku 2006 pokles, kdy hodnota z 4,43 % klesla na 3,13 %. Po roce 2007 lze naopak zaznamenat po-

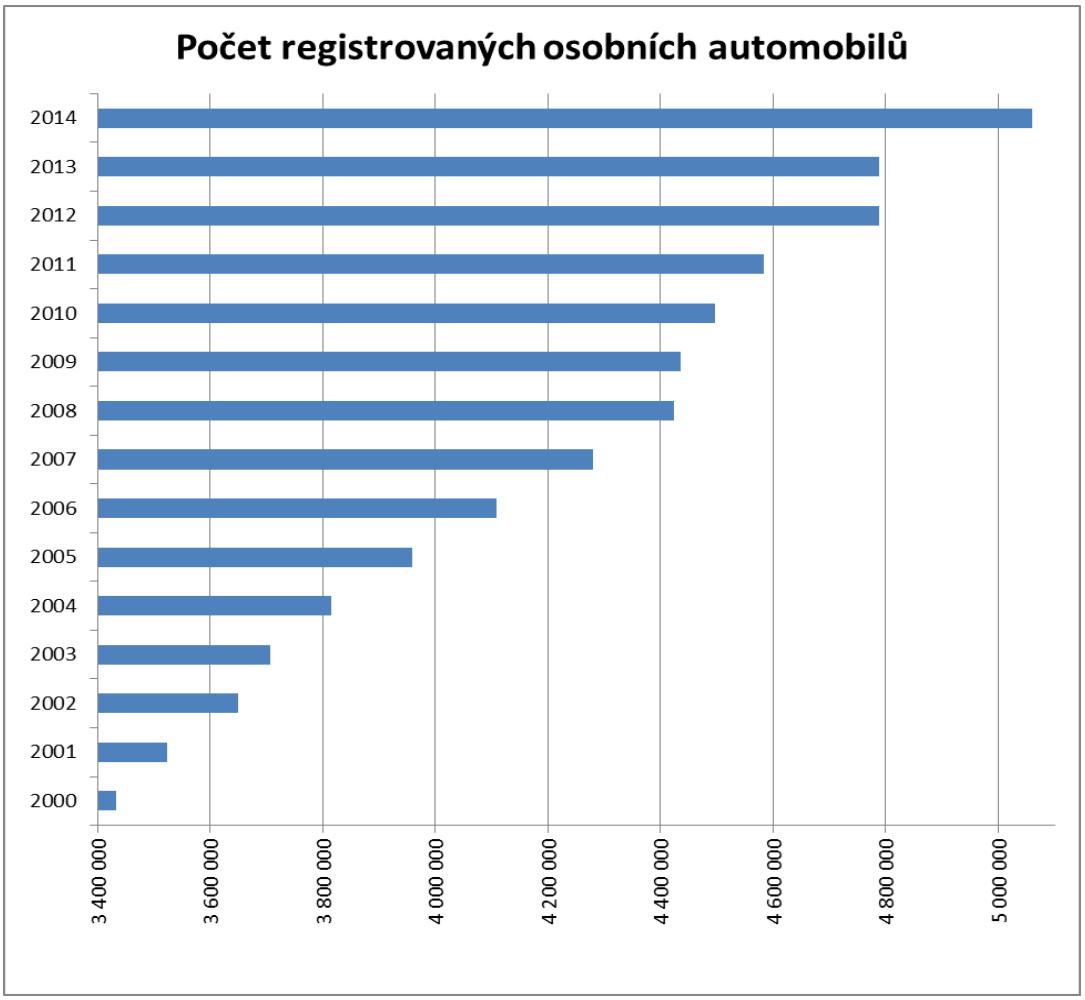
stupný nárůst a to až do roku 2011 na hodnotu 3,85 %. Následující dva roky vidíme opět pokles, až v roce 2014 byl zaznamenán prudký nárůst z 3,51 % na 4,02 %.

Tab. 18 Vývoj počtu registrovaných vozidel a jejich stáří

Rok	Počet registrovaných osobních automobilů	Průměrný věk osobních automobilů v ČR (v letech)	Obměna parku osobních automobilů (v %)
2000	3 431 573	13,51	4,33
2001	3 523 277	13,61	4,43
2002	3 648 905	13,72	4,20
2003	3 706 012	13,49	3,85
2004	3 815 547	13,53	3,39
2005	3 958 708	13,82	3,34
2006	4 108 610	13,87	3,13
2007	4 280 081	13,93	3,23
2008	4 423 370	13,82	3,36
2009	4 435 052	13,65	3,65
2010	4 496 232	13,70	3,82
2011	4 582 903	13,83	3,85
2012	4 787 849	13,90	3,80
2013	4 787 849	14,20	3,51
2014	5 060 360	14,49	4,02

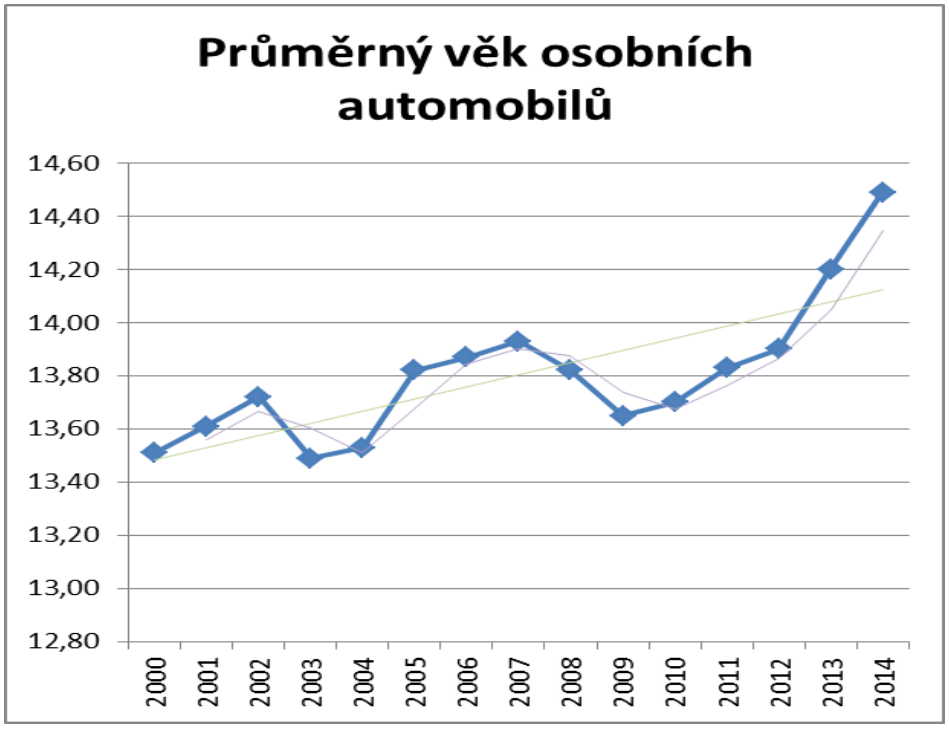
Zdroj: (Vlastní zpracování na základě dat SAP)

Následující obrázek č. 17. zobrazuje vývoj počtu registrovaných automobilů. Vidíme celkově růst této hodnoty, až na období stagnace v letech 2008/2009 a 2012/2013.



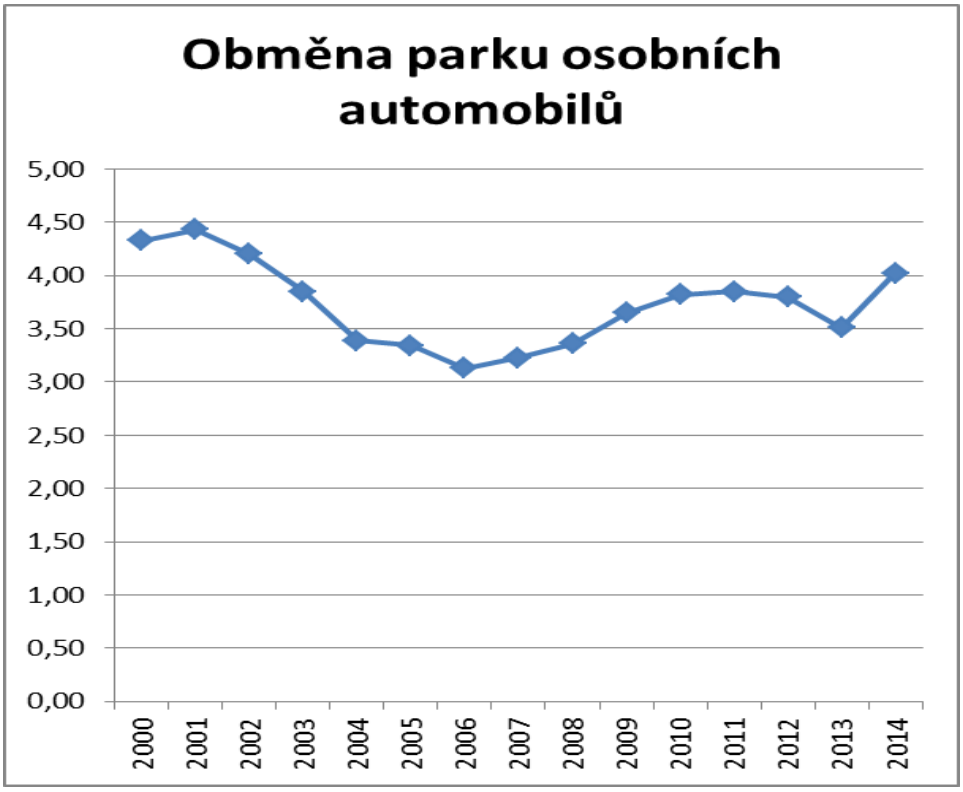
Obr. 17 Vývoj počtu registrovaných osobních automobilů
Zdroj: (Vlastní zpracování na základě dat SAP)

Vývoj průměrného věku osobních automobilů vidíme na obrázku č. 18, kde je použit také klouzavý a lineární průměr faktických údajů. Věk osobních automobilů roste, což rozhodně nelze považovat za pozitivní zjištění.



Obr. 18 Vývoj průměrného věku osobních automobilů
Zdroj: (Vlastní zpracování na základě dat SAP)

Jak se vyvíjela obměna vozového parku, ČR zobrazuje obrázek č. 19. Jak již bylo uvedeno, tento ukazatel silně kolísá.



Obr. 19 Vývoj obměny parku automobilů v ČR v %
Zdroj: (Vlastní zpracování na základě dat SAP)

Závěrem této kapitoly lze shrnout údaje o počtu vyrobených, prodaných a registrovaných automobilů. Pro komplexnost této práce byla data uváděna s ohledem na jednotlivé typy produktů a výrobních programů a také s ohledem na jednotlivé výrobce. Bohužel chybí údaje za některá léta.

4.4 Finanční analýza automobilového průmyslu

Tato podkapitola bude obsahovat stručné vyhodnocení finančních ukazatelů týkající se vývoje automobilového průmyslu ČR.

Dále byly vyhodnoceny některé finanční ukazatele, jejichž hodnoty a vývoj je zobrazen v následující tabulce č. 19. Lze konstatovat, že hodnoty a vývoj je uspokojivý, výjimku tvoří (stejně jako u ostatních ukazatelů) roky 2008, 2009, kdy se hodnoty v důsledku hospodářské krize zhoršily. Z tabulky lze ale také vyčíst, že automobilový průmysl se s problémy plynoucími z krize srovnal dobře.

Zkratka EBIT značí zisk před zdaněním a úroky. Pokud hodnotíme EBIT/Aktiva, hovoříme o tzv. ROA, tedy rentabilitě aktiv, což je produkční síla, která poměřuje zisk s celkovými aktivy, které podnik investoval do své činnosti. Podobně se hodnotí tato hodnota zisku v porovnání s výnosy. Výnosy/aktiva hodnotí

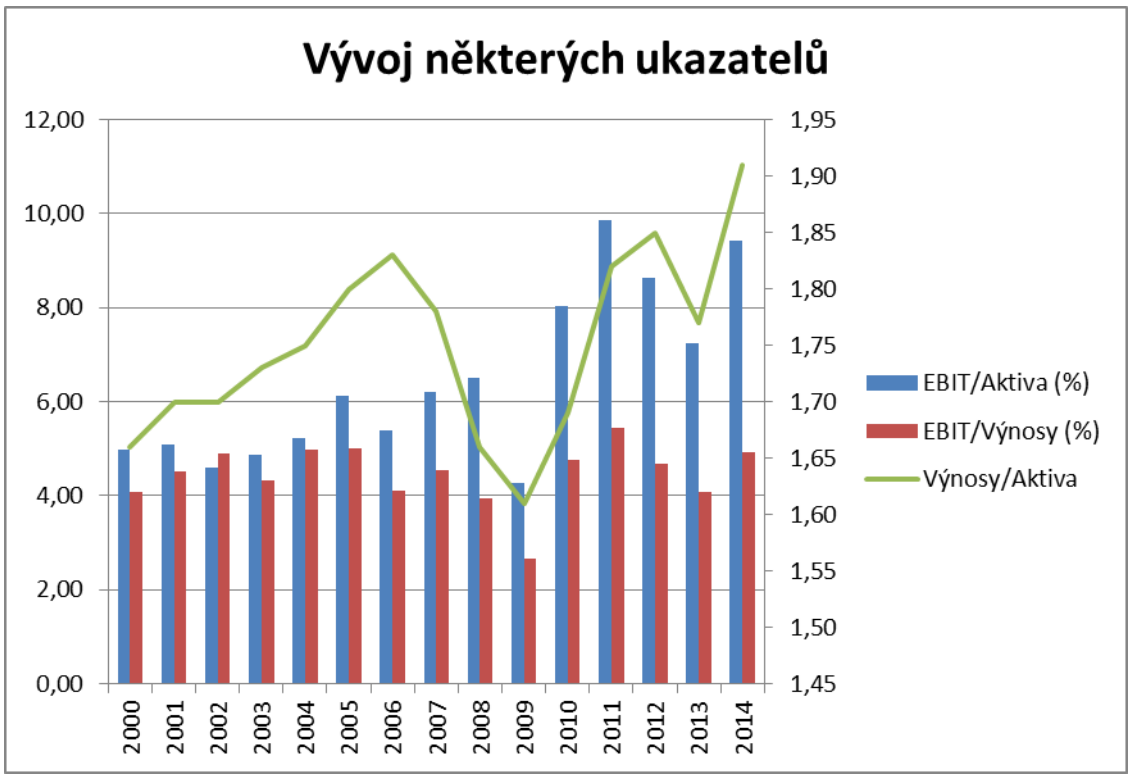
výnosnost aktiv, tedy to, co vlastníkovi přináší výnos. Aktiva lze porovnávat také s dalšími hodnotami, například s finančními zdroji nebo vlastním kapitálem.

Tab. 19 Vyhodnocení finančních ukazatelů automobilového průmyslu

Rok	EBIT/Aktiva (%)	EBIT/Výnosy (%)	Výnosy/Aktiva	(BU+Dluhopisy)/Aktiva (%)	VK/Aktiva (%)
2000	4,97	4,09	1,66	9,23	43,87
2001	5,10	4,51	1,70	9,08	43,97
2002	4,60	4,89	1,70	9,12	44,12
2003	4,87	4,32	1,73	9,70	45,86
2004	5,23	4,97	1,75	10,05	43,12
2005	6,12	5,02	1,80	9,45	43,97
2006	5,39	4,12	1,83	9,89	44,52
2007	6,21	4,54	1,78	10,35	44,05
2008	6,52	3,93	1,66	12,97	46,13
2009	4,27	2,66	1,61	11,14	45,89
2010	8,03	4,75	1,69	8,42	43,60
2011	9,85	5,44	1,82	8,51	43,18
2012	8,64	4,67	1,85	8,30	46,33
2013	7,24	4,09	1,77	7,46	43,41
2014	9,43	4,93	1,91	7,38	41,55

Zdroj: (Vlastní zpracování na základě dat MPO)

Produkční síla, která je vyjádřená hodnotami EBIT/aktiva; EBIT/výnosy; výnosy/aktiva je zobrazena na obrázku č. 20.



Obr. 20 Vývoj hodnot EBIT k aktivům, výnosům a porovnání výnosů/aktiv
Zdroj: (Vlastní zpracování na základě dat MPO)

Likvidita ukazuje, v jakém vztahu se nachází firma ke svým krátkodobým závazkům. To hodnotí tři ukazatelé likvidity: běžná, pohotová a hotovostní (okamžitá). V tabulce č. 20 vidíme hodnoty těchto ukazatelů v automobilovém průmyslu. S ohledem na doporučené hodnoty: běžná likvida 1,5 – 2,5; pohotová likvidita 0,7 – 1,2; okamžitá likvidita 0,2 – 0,5 lze říci, že hodnoty automobilového průmyslu nejsou v těchto doporučených hodnotách, jsou na výrazně nižší úrovni, což může být rizikové v případě, že bude nutno dostát svým závazkům.

Tab. 20 Likvidita automobilového průmyslu

Rok	Běžná likvidita	Pohotová	Okamžitá likvidita
2000	0,81	0,23	0,15
2001	0,79	0,22	0,14
2002	0,80	0,24	0,14
2003	0,77	0,23	0,16
2004	0,79	0,23	0,18
2005	0,83	0,20	0,15
2006	0,83	0,22	0,15
2007	0,81	0,21	0,13
2008	0,79	0,23	0,12
2009	0,72	0,21	0,17
2010	0,83	0,20	0,11
2011	0,93	0,24	0,11
2012	0,89	0,26	0,15
2013	0,81	0,23	0,19
2014	0,79	0,23	0,25

Zdroj: (Vlastní zpracování na základě dat MPO)

Následující tabulka č. 21 zobrazuje přehledně vývoj finančních ukazatelů, jako je EVA, Spread, ROE a alternativní náklad na VK. Také tyto ukazatele vykazují pozitivní vývoj automobilového průmyslu a finančních ukazatelů.

Ekonomická přidaná hodnota (neboli EVA) je ekonomický ukazatel, který měří finanční výkonnost podniku. Jeho výsledkem je rozdíl mezi NOPAD (čistý provozní zisk) a celkovými náklady na kapitál. Spread velmi zjednodušeně představuje rozdíl mezi nákupní a prodejní cenou. Vyjadřuje hodnotu rozdílu mezi nejvyšší nabízenou cenou a nejnižší poptávanou cenou. Ukazatel ROE hodnotí rentabilitu vlastního kapitálu, tedy kolik Kč čistého zisku připadá na jednu Kč investovaného kapitálu.

Tab. 21 Vývoj finančních ukazatelů automobilového průmyslu

Rok	EVA	Spread v %	ROE v %	Alternativní náklad na VK (re) v %
2000	2 578 979	3,13	12,10	15,23
2001	3 978 689	2,50	12,08	14,49
2002	2 796 869	2,97	11,97	14,02
2003	3 047 996	2,35	11,35	14,53
2004	2 979 787	2,09	10,98	14,97
2005	2 347 979	1,23	11,59	15,12
2006	1 979 463	0,97	11,23	15,95
2007	-2 979 137	-1,49	10,15	14,95
2008	-11 312 728	-5,88	8,98	14,86
2009	-17 720 875	-9,71	5,61	15,32
2010	3 067 227	1,58	13,91	12,33
2011	11 671 451	6,02	17,99	11,97
2012	9 696 749	4,54	14,75	10,22
2013	4 686 415	2,12	13,04	10,92
2014	20 769 012	8,97	17,28	8,31

Zdroj: (Vlastní zpracování na základě dat MPO)

Tab. 22 Vývoj finančních ukazatelů zpracovatelského průmyslu

Rok	EVA	Spread v %	ROE v %	Alternativní náklad na VK (re) v %
2008	-69 738 824	-5,79	10,35	16,13
2009	-102 797 238	-8,63	7,60	16,23
2010	-22 953 187	-1,85	12,73	14,57
2011	-18 590 934	-1,47	12,98	4,45
2012	3 417 571	0,26	12,42	12,16
2013	6 454 569	0,46	12,66	12,20
2014	67 333 080	4,63	15,74	11,11

Zdroj: (Vlastní zpracování na základě dat MPO)

V tabulce č. 22 je zobrazen vývoj finančních ukazatelů celého zpracovatelského průmyslu v ČR, které je možno takto jednoduše porovnat s výsledky automobilového průmyslu. Lze konstatovat, že Spread a ROE se lépe vyvíjí v rámci automo-

bilového průmyslu, alternativní náklad na VK je v rámci automobilového průmyslu na nižší hodnotě, než ve zpracovatelském průmyslu jako celku.

Tab. 23 Vývoj finančních ukazatelů zpracovatelského průmyslu

Rok	Běžná likvidita	Pohotová likvidita	Okamžitá likvidita
2008	1,22	0,85	0,18
2009	1,21	0,87	0,20
2010	1,26	0,91	0,18
2011	1,26	0,91	0,17
2012	1,33	0,95	0,19
2013	1,32	0,96	0,20
2014	1,38	0,99	0,22

Zdroj: (Vlastní zpracování na základě dat MPO)

Tabulka č. 23 zobrazuje vývoj likvidity v rámci celého zpracovatelského průmyslu. V rámci tabulky č. 20 bylo zhodnoceno, že likvidita automobilového průmyslu se nachází pod úrovní doporučovaných hodnot. Zpracovatelský průmysl jako celek vykazuje vyšší hodnoty, v rámci běžné a okamžité likvidity by mohly být hodnoty mírně vyšší, ale jejich vývoj je lepší, než u automobilového průmyslu.

5 Zhodnocení dat analýzou SWOT

Nyní je možné provést analýzu SWOT, která bude v rámci automobilového průmyslu ČR zaměřena pouze na zhodnocení finanční situace a na vozový park, nikoliv na další aspekty. Následující výpis slabých a silných stránek, příležitostí a hrozeb, plyne ze studia aktuálních odborných zdrojů, publikací SAP, údajů čerpaných z Českého statistického úřadu a z Ministerstva průmyslu a obchodu.

S – silné stránky:

- průmyslová činnost automobilového průmyslu pozitivně ovlivňuje životní úroveň obyvatelstva,
- automobilový průmysl zaujímá vysoký podíl na celkové průmyslové činnosti ČR (v roce 2014 to bylo 21,3 %),
- hodnota průmyslové činnosti automobilového průmyslu má rostoucí tendenci,
- automobilový průmysl zaujímá vysoký podíl na HDP ČR (v roce 2014 to bylo 20 %),
- export automobilového průmyslu stále roste,
- automobilový průmysl zaujímá vysoký podíl na exportu ČR (v roce 2014 to bylo 20,1 %),
- saldo zahraničního obchodu automobilového průmyslu stále roste,
- saldo zahraničního obchodu automobilového průmyslu převyšuje saldo ČR,
- automobilový průmysl zaujímá dobrý podíl na celkové zaměstnanosti ČR (v roce 2014 to bylo 2,3 %),
- automobilový průmysl zaujímá 10. místo v počtu zaměstnaných osob v jednotlivých typech odvětví (v roce 2014 to bylo 112 877 zaměstnanců),
- vysoký podíl zaměstnanců s vysokoškolským vzděláním (11,1 %),
- zaměstnávání osob se základním vzdělání, které jsou v mnohých odvětvích odmítané (7 %),
- vyšší průměrné mzdy, než má celá ČR (průměrná mzda v ČR v roce 2014 byla 25 942 Kč, zatímco průměrná mzda v automobilovém průmyslu byla 33 209 Kč),
- mzdy dělníků převyšují průměrné mzdy ČR (průměrná mzda v ČR v roce 2014 byla 25 942 Kč, zatímco průměrná mzda dělníků v automobilovém průmyslu byla 27 270 Kč),
- mzdy automobilového průmyslu mají rostoucí tendenci,
- přidaná hodnota na jednoho zaměstnance je na vysoké hodnotě (v roce 2014 to bylo 1 669 979 Kč),
- přidaná hodnota stále roste,

- výdaje na výzkum a vývoj rostou a jsou srovnatelné s výdaje ze státního rozpočtu (ze státního rozpočtu tento výdaj roku 2014 činil 27 987 mil. Kč a v automobilovém průmyslu to bylo 29 179 mil. Kč),
- růst výroby motorových a přípojných vozidel,
- růst výroby osobních a malých užitkových automobilů,
- roste podíl obměny osobních automobilů,
- počet prodaných automobilů roste.

W – slabé stránky:

- v letech 2008 a 2009 se automobilový průmysl potýkal s problémy spojenými s celosvětovou ekonomickou krizí, což bylo spojeno s poklesem hodnot ve všech oblastech (průmyslová činnost, export, počet zaměstnanců),
- počet zaměstnanců v automobilovém průmyslu se stále ještě nedostal na úroveň z let 2006 – 2008,
- roste průměrná délka léčby pracovních úrazů,
- neklesá počet pracovních úrazů,
- růst věku automobilů,
- roste průměrný věk osobních automobilů v ČR.

O – příležitosti:

- zvyšovat výdaje do výzkumu a investic,
- snažit se o co největší podíl exportu,
- zaměstnávat co nejvíce kvalitních a zkušených odborníků.

T – hrozby:

- jiná rozvíjející se odvětví průmyslové činnosti zaujmou lepší pozici, než má automobilový průmysl,
- zvýšení importu zahraničních automobilů do ČR,
- odliv odborníků do zahraničí.

Z výše uvedených bodů budou vycházet návrhy na zvýšení konkurenceschopnosti automobilového průmyslu ČR.

6 Diskuse

Z údajů, které byly popsány v rámci předchozích kapitol této práce, lze konstatovat, že automobilové průmysl ČR se nachází v dobré finanční situaci a jeho vliv na ekonomiku a životní úroveň ČR je pozitivní. I přesto ale byly nalezeny nedostatky, které lze odstranit a napomoci tak trvale udržitelnému rozvoji a konkurenceschopnosti tohoto odvětví.

Za základní hodnoty, které napomohou do budoucnosti automobilovému průmyslu, lze považovat:

- orientaci na potřeby zákazníků,
- braní ohledu na vývoj a trendy v automobilovém průmyslu,
- otevřenost a spolupráci automobilového průmyslu na všech úrovních,
- důvěryhodnost, odbornost, spolehlivost.

Aby automobilový průmysl zachoval svou konkurenceschopnost, pak se musí zaměřit na tyto oblasti:

1. hospodářská politika,
2. zaměstnanecké vztahy, vzdělávání zaměstnanců,
3. životní prostředí
4. komunikace automobilového průmyslu s vnitřním i vnějším okolím,
5. účast na výstavách a dalších setkáních.

Jednotlivé oblasti budou konkrétně rozepsány v následujících čtyřech podkapitolách.

6.1 Hospodářská politika

V rámci hospodářské politiky je problémem fakt, že někdy se jen obtížně převádí potřeby této sféry do legislativy. Automobilový průmysl se potřebuje dynamicky rozvíjet a přizpůsobovat se stavu životní úrovně a prostředí, tomu ale někdy brání právě některé vyhlášky, zákony a legislativa. Často se přijímají kompromisy, kdy se návrhy přizpůsobují politické sféře, nejedná se o návrhy čistě podporující podnikatelskou sféru, vždy tyto nové legislativní vyhlášky staví bariéry automobilovému průmyslu. Dále chybí kompletní a bezchybná koncepce rozvoje národního hospodářství, kterou by měla sestavovat vláda. Cílem této koncepce by bylo stanovit priority postupu vlády v jednotlivých oblastech hospodářství tím způsobem, aby nedocházelo k umělému znevýhodňování některých výrobních odvětví. Automobilový průmysl by tak nemusel dále plýtvat svým časem a financemi na překonávání překážek, ale mohl by se věnovat čistě jen svému rozvoji.

Proto by bylo vhodné v rámci hospodářské politiky ČR stanovit základní pilíře, ze kterých se bude odvíjet činnost, která bude napomáhat optimálnímu fungování průmyslu:

- podporovat podnikání – kontinuálně spolupracovat se Svazem průmyslu a dopravy, s hospodářskou komorou ČR, s jednotlivými asociacemi odvětví průmyslu – v tomto případě SAP,
- zlepšovat současnou byrokratickou situaci, tedy zefektivnit státní správu; snažit se čerpat co nejvíce z EU v rámci různých projektů; vyvíjet tlak na ceny energie, vody apod., které jsou zbytečně vysoké,
- podporovat výzkum, vývoj a inovace (v rámci automobilového průmyslu se jedná o Technologickou platformu Vozidla pro udržitelnou mobilitu, spolupracovat aktivně s Technologickou agenturou, podporovat projekty VaV apod.),
- pozitivně působit na aktivity v rámci tuzemského obchodu a prodeje – považovat za cílový trh také prostředí volného obchodu EU a snažit se působit i na země jako je Jižní Korea, Indie, Japonsko, USA,
- podporovat investice – ministerstvo průmyslu a obchodu by mělo aktivně spolupracovat s CzechInvest; vhodná by byla novela zákona o investičních pobídkách.

Za nejdůležitější z priorit můžeme považovat nejspíše oblast výzkumu a vývoje (VaV), protože se jedná o významnou součást hospodářské politiky. V rámci této oblasti spolupracují firmy národní, nadnárodní a vytváří tak vysokou přidanou hodnotu, která je žádoucí (přidaná hodnota automobilového průmyslu je na dobré úrovni – viz tabulka č. 9.).

6.2 Zaměstnanecké vztahy, vzdělávání zaměstnanců

V rámci zaměstnaneckých vztahů je žádoucí bezchybné fungování odborových svazů. Automobilový průmysl (a jednotlivé firmy zde operující) zaměstnává vysoký počet občanů ČR a sbližování stanovisek zaměstnanců a zaměstnavatelů je žádoucí. Automobilový průmysl se musí zaměřit na vlastnictví kvalitních lidských zdrojů, čehož lze dosáhnout pouze za pomoci vzdělávání zaměstnanců.

Protože v automobilovém průmyslu se skrývá silný potenciál v mnoha oblastech (viz kapitola 3.), je nutno snažit se získávat nové odborníky pro budoucnost. Jen ti totiž mohou hledat nová řešení stávajících problémů. Na oblast technického vzdělávání je potřeba se dívat komplexně, nikoliv až jako na problém školení zaměstnanců. Proto v rámci této práce bude navrženo následující:

- spolupracovat s Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy a vyvíjet tlak na vznik technických oborů,
- spolupracovat se Sektorovou radou pro strojírenství,
- vytvářet prognózy potřeb zaměstnanců pro tento obor a pro jednotlivé funkce v automobilovém průmyslu,
- v rámci některých krajů ČR (s nedostatečným počtem vzdělávacích institucí) zakládat školy s technickým zaměřením,

- spolupracovat i s dalšími ministerstvy a být spolutvůrcem dalších legislativních norem (praxe pro žáky středních odborných škol, zajistit daňové úlevy pro firmy spolupracující se vzdělávacími institucemi, navazovat dlouhodobá partnerství typu firmy – škola, přímo financovat vzdělávání,
- vyvíjet tlak na mediální aktivity – exkurze novinářů do firem, vytvoření mediálního plánu zaměřeného na oslovení mladých lidí.

Důležité je ve všech oblastech působit na kvalitu absolventů škol a na úroveň jejich dovedností a znalostí; motivovat mladé lidi studovat technické obory (jen málo mladých chce studovat technické obory, pokud je vystudují, tak se v oboru nezaměstnají); odstranit problém nedostatku absolventů technických škol; zavést dlouhodobou koncepci rozvoje technických oborů a škol; odstranit nevyhovující zákonný rámec v oblasti spolupráce firem a škol.

6.3 Životní prostředí

V rámci životního prostředí je nutno konstatovat, že legislativa má přímý a silný vliv na to, v jakém stavu se nachází životní prostředí v ČR. Zákony totiž firmám říkají, jak se mají chovat. Faktem je, že automobilový průmysl v podobě SAP (sdružení automobilového průmyslu) je aktivním partnerem v okamžicích, kdy zákonodárci zvažují změny zákonů pojednávajících právě o životním prostředí. Lze doporučit tyto prvky:

- motivovat běžného občana k nákupu nových vozidel, která jsou ekologičtější, než jejich staré vozy. Obnova vozového parku nevede jen k růstu automobilového průmyslu, ale také ke zlepšení životního prostředí,
- propagovat na veřejnosti důležitost čisté mobility, která zajistí zdravé prostředí budoucím generacím,
- produkovat co nejméně odpadů a snažit se vzniklé odpady ještě dále upotřebit, nebo prodat jinému typu průmyslu, pro které mohou být užitečné. Odpady, které nelze dále zpracovat, je nutno recyklovat. V rámci tohoto kroku motivovat zaměstnance automobilového průmyslu k recyklaci všech odpadů – umisťování recyklačních odpadkových košů na pracoviště (nejen v rámci klasického třídění papír, plast, sklo, ale snažit se také recyklovat vybité baterie nebo staré drobné spotřebiče, jako jsou USB flash disky apod.),
- stará vozidla vždy a bez výjimek ekologicky likvidovat.

Životní prostředí ničí ve velkém měřítku právě velké průmyslové firmy, které svou činností negativně působí na přírodu a poté automobily za pomoci výfukových zplodin. Na obou těchto faktorech se automobilový průmysl podílí, proto je třeba se k životnímu prostředí nestavět zády, naopak čelem těmto problémům vzdorovat a řešit je.

6.4 Komunikace automobilového průmyslu s vnitřním i vnějším okolím

Automobilový průmysl by se měl snažit stále více komunikovat s okolím a cílit na potřeby všech zúčastněných. Posílení zpětné vazby této komunikace a zákaznická orientace jsou stěžení. S ohledem na vysoký počet zaměstnanců v tomto oboru (viz tabulka č. 4.) je nutno ale komunikovat také v rámci vnitřního zaměření, tedy se zaměstnanci.

Za nástroje vnitřní komunikace by měly být zvoleny následující:

- internetové stránky,
- zpravodaj firmy vydávaný v pravidelných intervalech a distribuovaný každému zaměstnanci,
- akce pro zaměstnance (vánoční večírek, sportovní odpoledne),
- přímá forma osobní komunikace nadřízeného s podřízeným,
- přímé zasílání elektronických informací (direct mail).

Za nástroje vnější komunikace by měly být zvoleny následující:

- aktivní komunikace s médii kdykoliv je to třeba,
- krizový management,
- lobbing,
- internetové stránky s možností on-line komunikace,
- písemné publikace (výroční zprávy, plány do budoucna),
- pořádání akcí pro širokou veřejnost včetně médií (den otevřených dveří, den oslavy výročí založení firmy),
- vizuální identita.

V dnešní době je naprosto nezbytné spolupracovat s médii a sdělovat jim novinky a reagovat na stávající situaci na trhu, popřípadě na krizové situace.

6.5 Účast na výstavách a dalších setkáních

Prioritou pro firmy automobilového průmyslu by měla být účast na tuzemských i zahraničních výstavách. Díky výstavám je propagována činnost automobilových firem, českého automobilového průmyslu a zviditelňují se značky, které možná nejsou veřejnosti tolik známé. Za nejdůležitější lze považovat účast na brněnském Autosalonu, který je světoznámý. Ač je účast na výstavách a dalších akcích nákladná, je třeba ji aktivně podporovat.

7 Vlastní návrhy a doporučení

V předchozích kapitolách této práce byla zhodnocena finanční situace automobilového průmyslu v České republice. Ač se automobilový průmysl musel potýkat s problémy spojenými s hospodářskou krizí, všechny současné finanční ukazatele vykazují pozitivní vývoj (až na příliš nízkou hodnotu likvidity).

Automobilový průmysl ČR láká západní výrobce automobilů, kteří na českém území zakládají své společnosti. K tomu je vede nejen levná pracovní síla, ale také blízkost k velkým evropským automobilkám.

Další zlepšení situace, tedy zvýšení poptávky po nových výrobních a skladovacích prostorech pro výrobce v automobilovém průmyslu, snižování nezaměstnanosti, růst životní úrovně, zvyšování příjmů do státní pokladny způsobí noví investoři. Vhodné by bylo motivovat zahraniční investory ke vstupu na trh ČR a to za pomoci daňových úlev, nebo příspěvků ze státní poklady na zaměstnávání nezaměstnaných občanů ČR. Jako vhodná místa lze považovat severní Čechy a jižní Moravu. Na těchto místech je vysoká nezaměstnanost a nízké platy. Naopak nevhodná je oblast Mladé Boleslavi, Plzně, Kolína.

O motivaci zahraničních investorů by se mělo zasadit samotné Sdružení automobilového průmyslu, které má zájem o růst tohoto odvětví. Může požádat o pomoc CzechInvest a také ministerstvo průmyslu a obchodu v součinnosti s ministerstvem zahraničních věcí. Bylo by vhodné motivovat jednoho až dva větší zahraniční investory (např. polská společnost AC, Italská společnost AdriAuto, Japonská společnost Aion a další), kteří se rozhodnout působit v ČR.

Konkrétní pobídky, které představují daňové úlevy, mohou být tyto:

- jednotná nízká sazba 10 % daně z příjmu,
- zvýšená sazba odpisů, až 100 % v prvních letech pro zahraničního investora,
- daňové úlevy pro velké holdingy,
- daňové úlevy na výzkum a vývoj,
- mzdové dohody vlády.

Mezi další motivátory mohou patřit naopak také finanční příspěvky, které budou také poskytnuty investorům od státu, stejně jako daňová zvýhodnění a úlevy:

- příspěvek na pořízení základních výrobních prostředků, hal,
- dotace na nájem výrobních hal, podnikatelských prostorů,
- prémie za zaměstnání osob z úřadu práce, tedy přímý pokles nezaměstnanosti,
- příspěvky na vzdělávání a školení zaměstnanců,
- příspěvky na vývoj nových ekologických automobilů.

Samozřejmě tyto úlevy a příspěvky budou znamenat pro státní pokladnu mnohé finanční investice a ušlé zisky, řádově v hodnotách milionů. Lze však usoudit, že investice bude návratná, protože zajistí mnoho pozitivních vlivů, které jsou vyčísleny v tabulce č. 24.

Dle konzultace s odborníky SAP by nový zahraniční investor, který zde založí výrobu automobilů nebo jejich součástí, mohl zvednout současný vliv automobilového průmyslu na ČR v rámci optimistického odhadu o 3 %, v rámci pesimistického odhadu o 1 %.

Tab. 24 Vliv automobilového průmyslu na ČR

Rok	Podíl automobilového průmyslu na celkovém průmyslu (v %)	Procentuální podíl na HDP	Podíl automobilového průmyslu na exportu ČR (v %)	Podíl automobilového průmyslu na počtu zaměstnaných v celém hospodářství ČR (v %)	Porovnání průměrných mezd v ČR a mezd automobilového průmyslu (v %)
2000	X	X	X	X	121,42
2001	X	X	X	X	116,88
2002	X	X	X	X	112,76
2003	X	X	X	X	113,37
2004	X	X	X	X	114,77
2005	14,85	15,72	18,76	2,22	115,48
2006	16,73	17,99	19,34	2,43	115,58
2007	16,76	19,22	20,11	2,38	115,54
2008	15,86	17,13	18,62	2,35	114,59
2009	16,08	14,18	19,07	2,17	112,56
2010	17,12	17,31	18,85	2,16	117,21
2011	17,95	19,04	19,04	2,23	119,68
2012	18,77	19,89	19,41	2,25	121,05
2013	20,10	20,73	19,90	2,27	119,76
2014	21,30	22,47	20,10	2,30	123,86
2015 - optimistický odhad	21,94	23,14	20,70	2,37	127,58
2015 - pesimistický odhad	21,51	22,69	20,30	2,32	125,10

Zdroj: (Vlastní zpracování na základě dat MPO)

S ohledem na nalezený nedostatek, který vykazuje nárůst počtu starých automobilů, by bylo vhodné motivovat občany finanční pobídkou, která by vedla k ekologické likvidaci starých automobilů, které mají vysokou spotřebu pohonných hmot, vyšší podíl emisí a samozřejmě to také brzdí produkci nových automobilů.

Stát by měl zavést tzv. „šrotovné“, které znamenalo velký úspěch v Německu. Jedná se o finanční příspěvek, který získá občan při nákupu nového automobilu a současnému odvozu starého automobilu na vrakoviště. Částka by měla činit 10 000 – 30 000 Kč, nižší částky jsou kontraproduktivní, protože jen těžko bude motivovat částka 1 000 Kč k nákupu nového automobilu za 300 000 Kč. Proto je třeba občanům nabídnout rozhodně vyšší kompenzaci. Stát může použít finanční zdroje, které získá za ekologickou daň, která je vybírána při převodu starého automobilu. Částka „šrotovného“ bude individuálně stanovena dle likvidovaného automobilu a konkrétního nově koupeného vozu dle ekologické třídy. Lze předpokládat, že v ČR bude mít „šrotovné“ stejný úspěch jako v Německu, kde byla celá částka „šrotovného“ velmi brzy vyčerpána a opravdu vedla k úspěšné obnově vozového parku. Dle odborníků ze SAP může tento krok napomoci ke zvýšení prodeje nových automobilů dle optimistického odhadu až o 5 %, dle pesimistického odhadu o 2 %.

8 Závěr

Závěrem lze zhodnotit finanční situaci automobilového průmyslu s vlivem na celý průmysl České republiky.

Budoucnost automobilového průmyslu a jeho udržení se na předních pozicích v rámci celého hospodářství, spočítá ve výzkumu a vývoji inteligentech prostředků, které budou bezpečné, pohodlné, výkonné a nebudou ničit životní prostředí. (Chen, Lingxi, Advances in Intelligent Vehicles, s. xi)

Jen tak bude i nadále toto odvětví zaujímat významnou položku exportu, hospodářské činnosti, zaměstnanosti a dalších významných prvků ekonomiky. Automobilový průmysl tvoří v rámci EU zhruba 1,5 % HDP, celkově je zde zaměstnáno 2,4 mil. občanů, což znamená celkem 6,5 % podíl zaměstnaných osob ve výrobě a 1 % z celkového počtu ekonomicky aktivních obyvatel EU. V rámci automobilového průmyslu se zvyšuje poměr zaměstnanosti velmi prudce, jedná se o rostoucí odvětví. Velký potenciál, který se skrývá v tomto odvětví, plyne ze společenských změn a vývoje poptávky, souvisí s novými technologiemi a také s firemními strategiemi, které souvisí s fúzemi, akvizicemi a internacionalizací. Na firmy zde podnikající působí mnoho regulací, které se týkají daní, výzkumu a vývoje, ochrany životního prostředí, spotřeby pohonných hmot a emise, bezpečnost a ochrana zdraví obyvatel, apod. Proto je nezbytné, aby se tento průmysl stále obnovoval, studoval trh a potřeby obyvatelstva, vycházel vstříc zákonným normám a zachovával trvale udržitelný rozvoj. Automobilový průmysl patří mezi jeden z těch, který v budoucnu bude ziskový a dynamicky se rozvíjející. (Loire, Automobilový průmysl, s. 2, 3)

Právě high-tech odvětví má přímý vliv na mnoho příznivých ekonomických efektů – vysoké mzdy a zisky, růst obchodu, růst produktivity, inovace a investice, rostoucí životní úroveň obyvatelstva. Česká ekonomika nevykazuje ve srovnání s ostatními zeměmi EU růstovou dynamiku, avšak přírůstek, který lze zaznamenat, je téměř výhradně ovlivněn nárůstem vnitro-odvětvové produktivity, strukturální změny zde nemají přílišný význam. Mezi odvětví, které je tahounem růstu reálné hrubé přidané hodnoty i produktivity práce patří výroba motorových vozidel, která je pro ČR nezbytnou součástí průmyslu. (Rojíček, Strukturální analýza české ekonomiky, s. 4, 6)

Vliv automobilového průmyslu na hospodářství a stav České republiky je značný. Automobilový průmysl se aktivně a silně podílí na průmyslové činnosti (v roce 2014 hodnotou 21,3 %), HDP (v roce 2014 automobilový průmysl zaujal hodnotu 852 600 mil. Kč a HDP zaujímalo 4 261 100 mil. Kč), exportu (v roce 2014 hodnotou 20,1 %), zaměstnanosti (v roce 2014 hodnotou 2,3 %) i růstu mezd občanů ČR (průměrné mzdy automobilového průmyslu byly v roce 2014 o 23,8 % vyšší, než je celorepublikový průměr). Charakterizované finanční ukazatele naznačují, že automobilový průmysl každým rokem roste a vylepšuje svou stávající situaci. Tento trend lze očekávat i v budoucnosti. Tento typ průmyslu nezapomíná ani na investice na výzkum a vývoj, protože si uvědomuje důležitost vývoje alternativ-

ních automobilů, které nebudou ničit životní prostředí, spotřeba klasických paliv bude nulová, nebo minimální.

Vývoj průmyslové činnosti ČR má vzrůstající tendenci s výjimkou let 2008 a 2009 (pokles na hodnotu 3 810 115 mil. Kč v roce 2008 a pokles na hodnotu 3 205 079 mil. Kč v roce 2009), kdy se automobilové odvětví (stejně jako celá česká ekonomika) potýkalo s důsledky celosvětové ekonomické krize. Hodnota meziročního indexu růstu tržeb v průmyslové činnosti ČR má také rostoucí tendenci. Podíl automobilového průmyslu na průmyslové činnosti je vysoký, v letech 2008 a 2009 zaznamenal propad (v roce 2008 byl podíl 15,86 % a v roce 2009 byl pokles 16,08 %), který opisuje celkový pokles odvětví. Od té doby však podíl plynule roste, lze očekávat jeho nárůst i v budoucím období.

I v oblasti HDP můžeme konstatovat, že vliv automobilového průmyslu je vysoký. Podíl automobilového průmyslu na HDP každým rokem (s výjimkou poklesu v roce 2009 – 14,21 % a stagnace, kdy se hodnota v roce 2010 – 16,38 % navrátila na jen o něco málo nižší hodnotu, než v roce 2008 – 16,38 %) roste, v roce 2014 dosahoval již 20,01 %. Lze předpokládat, že růst bude i nadále pokračovat.

Hodnota exportu České republiky roste, v roce 2014 dokonce vzrostla velmi významně. Export ČR má tedy rostoucí tendenci, kterou lze předpovídat i v roce 2015. Vliv exportu automobilového průmyslu na celkový export je významný (pohybuje se mezi 18 – 20 %), každým rokem se zvyšuje, tento trend lze taktéž očekávat i v budoucnosti.

Saldo zahraniční obchodní bilance automobilového průmyslu stále roste, prudký nárůst byl zaznamenán mezi léty 2013 (388 900 mil. Kč) a 2014 (462 700 mil. Kč). Naopak u ČR jako celku můžeme nalézt v tomto období nízký meziroční pokles (- 19 521 mil. Kč), což je rozhodně negativní zjištění. Souhrn salda všech odvětví ČR dosahoval jen o něco málo vyšší hodnotu salda, že automobilový průmysl samotný. Podíl salda zahraničního obchodu automobilového průmyslu na celkovém průmyslu je vysoký a dynamicky se rozvíjející. Tento trend můžeme očekávat i v budoucnosti.

Vývoj počtu pracovníků v automobilovém průmyslu v současnosti roste, výjimkou jsou roky 2006 – 2011, kdy docházelo ke stagnaci nebo poklesu. Situace automobilového průmyslu v oblasti podílu na zaměstnanosti není na dobré úrovni, protože podíl již od roku 2005 do současnosti převyšuje hodnotu 2 %.

Vzdělanostní struktura zaměstnanců automobilového průmyslu je na dobré úrovni.

Průměrná měsíční mzda automobilového průmyslu je na vyšší úrovni, než celostátní průměrná měsíční mzda. Průměrná měsíční mzda automobilového průmyslu je zhruba o 20 % vyšší, než je celostátní průměr.

Vývoj přidané hodnoty automobilového průmyslu přepočtené na jednoho pracovníka roste, v současné době je dokonce téměř 4x vyšší, než před 15 lety. To opět ukazuje na optimální finanční a celkovou situaci automobilového průmyslu.

Finanční situace automobilového průmyslu je velmi dobrá, podniky zde operující generují zisk, zaměstnancům jsou vypláceny nadprůměrné mzdy, jsou prováděny významné investiční aktivity.

Výroba produktů automobilového průmyslu má rostoucí tendenci, tento trend lze předpokládat i do budoucnosti. Prodej vyrobených produktů je beze zbytku rozdělen mezi tuzemsko a zahraničí, v některých oblastech (především v těch stěžejních, jako jsou osobní automobily) silně převyšuje export nad tuzemským prodejem. Lze očekávat i zde pokračování tohoto vývoje. Věk automobilů roste, což je jediné nalezené negativum, i zde se dá počítat s tím, že věk nadále poroste.

Dále lze konstatovat, že finanční situace automobilového průmyslu se vyvíjí optimálně, hodnoty vykazují pozitivní růst a dochází k ziskovosti. Byl nalezen jediný nedostatek a to v oblasti likvidity, kdy jsou nalezené hodnoty významně nižší, než hodnoty doporučované. Pozitivní je růst hodnoty ukazatele EVA, stejně tak pokles hodnoty alternativního nákladu na VK.

Tato bakalářská práce zhodnotila finanční situaci automobilového průmyslu v ČR za léta 2000 – 2014, přičemž některé údaje v této práci chyběly, protože nebyly dohledatelné. Lze však konstatovat, že finanční situace automobilového průmyslu je pozitivní, zisková, automobilový průmysl má vysoký vliv na makroekonomické ukazatele ekonomiky České republiky. Nyní je možné odpovědět na otázky stanovené v úvodu této práce.

- Zaujímá automobilový průmysl v rámci činnosti všech ostatních odvětví průmyslové činnosti více než 15 %?
  Ano, lze potvrdit překročení 15% podílu automobilového průmyslu na celkové průmyslové činnosti a to již od roku 2006. V roce 2014 byl podíl 21,3 %, očekávaných 15 % tedy vysoce překročil.
- Převyšují mzdy v automobilovém průmyslu průměrné mzdy?
  Ano, převyšují a to až o 20 %.
- Jaký je vývoj přidané hodnoty na pracovníka v automobilovém průmyslu?
  Hodnota je vysoká, stále roste, má pozitivní vývoj.

Dále lze konstatovat, že cíl práce byl naplněn a že práce se stává ucelenou příručkou pro širokou veřejnost, protože poskytuje ucelené konkrétní údaje o finanční situaci automobilového průmyslu a jeho vlivu na ekonomiku České republiky. Potenciál této práce se skrývá také v návrzích na udržení konkurenceschopnosti, která je v současné době na dobré úrovni. S ohledem na neustále se rozvíjející trh je nutno reagovat na změny na trhu a aktuální situaci. Lze nalézt také podnět pro další studium a zpracování tohoto problému a to hodnocení vlivu automobilového průmyslu na blízké okolí výrobních provozoven automobilových firem.

9 Literatura

[1] CIHELKOVÁ, E. *Vnější ekonomické vztahy Evropské Unie*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2003. ISBN 978-80-717-9804-0.

[2] ČERNOHORSKÝ, J.; TEPLÝ, P. *Základy financí*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2011. ISBN 978-80-247-7463-3.

[3] DUKA, M. *Sociální politika: učebnice pro obor sociální činnost*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2013. ISBN 978-80-247-3880-2.

[4] FRANCŮ, M. *Office – grafy a diagramy*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2005. ISBN 978-80-247-6142-8.

[5] FOTR, J.; SOUČEK, I. *Podnikatelský záměr a investiční rozhodování*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2005. ISBN 978-80-247-0939-0.

[6] GALOČÍK, S., LOUŠA, F. *DPH a účtování – přeprava, dovoz, vývoz, služby*. 6. vyd. Praha: Grada Publishing, 2013. ISBN 978-80-247-4630-2.

[7] HOLMAN, R. *Základy ekonomie pro studenty vyšších odborných škol a neekonomických fakult VŠ*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2008. ISBN 978-80-717-9890-3.

[8] CHEN, Y., LINGXI, L. *Advances in Intelligent Vehicles*. 1. vyd. Oxfort: Academic Press, 2014. ISBN 978-0-12-397199-9.

[9] JUREČKA, V. a kol. *Makroekonomie*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2010. ISBN 978-80-247-3258-9.

[10] JUREČKA, V. a kol. *Mikroekonomie*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2010. ISBN 978-80-247-3259-6.

[11] LOIRE, P. *Automobilový průmysl*. 1. vyd. EU: Evropské společenství, 2011.

[12] MANKIW, G. Zásady ekonomie. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 1999. ISBN 978-80-716-9891-3.

[13] MAZOUCH, P.; FISCHER, J. *Lidský kapitál*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2011. ISBN 978-80-740-0380-6.

[14] MOUČKA, J.; RÁDL, P. *Matematika pro studenty ekonomie*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2010. ISBN 978-80-247-7512-8.

[15] NEŠČÁKOVÁ, L.; MARELOVÁ, L. *Vnitřní závazné předpisy zaměstnavatele a jiné pracovněprávní úkony*. Praha: Grada Publishing, 2013. ISBN 978-80-247-8801-2.

[16] NÝVLTOVÁ, R. *Finanční řízení podniku*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2010. ISBN 978-80-247-3158-2.

[17] PLOS, J. *Nový stavební zákon s komentářem*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2007. ISBN 978-80-247-1586-5.

[18] RADVAN, M. *Zdanění majetku v Evropě*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2007. ISBN 978-80-717-9563-6.

[19] ROJÍČEK, M. *Strukturální analýza české ekonomiky*. Praha: Vysoká škola ekonomie a managementu, 2006.

[20] *Rozvoj místního hospodářství*. 18. svazek. Michigan: Tisková, ediční a propagační služba místního hospodářství, 1979.

[21] SEDLÁČKOVÁ, H., BUCHTA, K. *Strategická analýza*. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2006. ISBN 978-80-7179-367-1.
[22] STIEBITZ, J. a kol. *Průvodce odborně způsobilých osob problematikou bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, hornické činnosti a požární ochrany*. Praha: Anag, 2013. ISBN 978-80-726-3834-5.
[23] SVATOŠ, M. a kol. *Zahraniční obchod*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2009. ISBN 978-80-247-2708-0.
[24] SVOBODA, V. *Public relations – moderně a účinně*. 2. vyd. Praha: Grada Publishing, 2009. ISBN 978-80-247-6964-6.
[25] SYNEK, M. a kol. *Manažerská ekonomika*. 5. vyd. Praha: Grada Publishing, 2011. ISBN 978-80-247-7528-9.
[26] ŠENK, Z. *Pracovní úrazy ve vybrané judikatuře*. 1. vyd. Praha: Anag, 2013. ISBN 978-80-726-3837-6.
[27] ŠUBRT, B. *Obsluha mzdy a platu*. 1. vyd. Praha: Anag, 2014. ISBN 978-80-726-3887-1.
[28] TROMMSDORFF, V.; STEINHOFF, F. *Marketing inovací*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck, 2009. ISBN 978-80-740-0092-8.
[29] VÁCHAL, J., VOCHOZKA, M. a kol. *Podnikové řízení*. 1. vyd. Praha: Grada publishing, 2013. ISBN 978-80-247-8682-7.
[30] VOJTOVIČ, S. *Koncepce personálního řízení a řízení lidských zdrojů*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2011. ISBN 978-80-247-3948-9.
[31] WAGNER, J. *Měření výkonnosti*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2009. ISBN 978-80-247-2924-4.
[32] VYBÍHAL, V. a kol. *Mzdové účetnictví 2014*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2014. ISBN 978-80-247-8960-6.
[33] VYBÍHAL, V. a kol. *Mzdové účetnictví 2015.* 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2015. ISBN 978-80-247-75499-4.

[34] BusinessInfo [online]. 2015 [cit. 2015-10-10]. Dostupné z: http://www.businessinfo.cz
[35] Český statistický úřad [online]. 2015 [cit. 2015-10-10]. Dostupné z: https://www.czso.cz
[36] Finance [online]. 2015 [cit. 2015-10-10]. Dostupné z: http://www.finance.cz.
[37] Kurzy [online]. 2015 [cit. 2015-10-10]. Dostupné z: http://www.kurzy.cz.
[38] Ministerstvo financí [online]. 2015 [cit. 2015-10-10]. Dostupné z: http://www.mfcr.cz.
[39] Ministerstvo průmyslu a obchodu [online]. 2015 [cit. 2015-10-10]. Dostupné z: http://www.mpo.cz.
[40] Sdružení automobilového průmyslu [online]. 2015 [cit. 2015-10-10]. Dostupné z: http://www.autosap.cz.

Přílohy

A Porovnání automobilového průmyslu ČR a zahraničí v ks

	Osobní automobily Cars		Užitková vozidla Commercial Vehicles	
Země/Country	2013 definit.	2014 provis.	2013 definit.	2014 provis.
Argentina/Argentina	506 539	363 711	284 468	253 618
Austrálie/Australia	170 808	145 607	45 118	34 704
Rakousko/Austria	146 566	136 000	19 862	18 340
Belgie/Belgium	465 504	481 637	38 000	35 195
Brazílie/Brazil	2 722 979	2 314 789	989 401	831 329
Kanada/Canada	965 191	913 533	1 414 615	1 480 357
Čína/China	18 084 169	19 919 795	4 032 656	3 803 095
Česká rep./Czech Rep.	1 126 386	1 244 251	6 545	6 969
Egypt/Egypt	25 650	17 830	13 400	9 190
Finsko/Finland	7 600	45 000	103	35
Francie/France	1 458 000	1 495 000	282 000	322 000
Německo/Germany	5 439 904	5 604 026	278 318	303 522
Maďarsko/Hungary	220 000	224 630	2 400	2 400
Indie/India	3 155 694	3 158 215	742 731	681 945
Indonesie/Indonesia	924 753	1 011 260	281 615	287 263
Írán/Iran	630 597	925 975	113 050	164 871
Itálie/Italy	388 465	401 317	269 741	296 547
Japonsko/Japan	8 189 323	8 277 070	1 440 858	1 497 488
Malajsie/Malaysia	543 892	547 150	57 515	49 450
Mexiko/Mexico	1 771 987	1 915 709	1 282 862	1 449 597
Nizozemí/Netherlands	0	0	29 183	29 807
Polsko/Poland	475 000	473 000	115 159	120 904
Portugalsko/Portugal	109 698	117 744	44 318	43 765
Rumunsko/Romania	410 959	391 422	38	0
Rusko/Russia	1 919 599	1 683 677	264 667	202 969
Srbsko/Serbia	10 100	9 980	805	695
Slovensko/Slovakia	975 000	993 000	0	0
Slovinsko/Slovenia	89 395	118 533	4 339	58
Jižní Afrika/South Africa	265 257	277 491	280 656	288 592
Jižní KoreaSouth Korea	4 122 604	4 124 116	398 825	400 816
Španělsko/Spain	1 754 668	1 898 342	408 670	504 636
Švédsko/Sweden	161 080	154 173	N.A.	N.A.
Tchaj-wan/Taiwan	291 037	332 629	47 683	46 594
Thajsko/Thailand	1 071 076	742 678	1 385 981	1 137 329
Turecko/Turkey	633 604	733 439	491 930	437 006
Ukrajina/Ukraine	45 758	25 941	4 691	2 810
Velká Británie/UK	1 509 762	1 528 148	88 110	70 731
USA/USA	4 368 835	4 253 098	6 697 597	7 407 601
Uzbekistán/Uzbekistan	246 641	245 660	0	0
Ostatní/Others	516 444	554 845	126 914	107 240
CELKEM SVĚT TOTAL WORLD	**65 920 524**	**67 800 421**	**21 984 824**	**22 329 468**

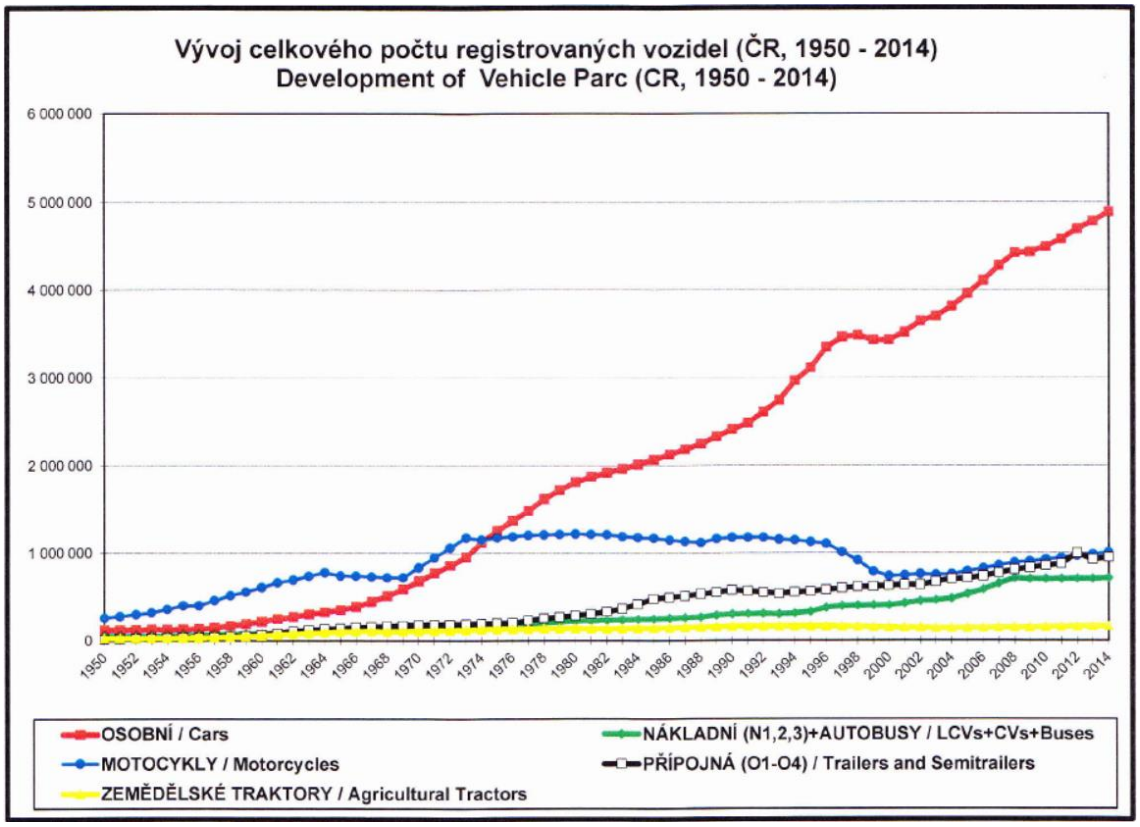
(Zdroj: SAP)

B Světový vozový park

	Osobní automobily Cars		Nákladní automobily Trucks	
Země/Country	2013 definit.	2014 provis.	2013 definit.	2014 provis.
USA/USA	133 075	134 312	24 621	25 003
Kanada/Canada	20 909	21 199	827	837
Mexiko/Mexico	22 420	23 272	1 116	1 165
Argentina/Argentina	5 904	6 015	2 506	2 587
Brazílie/Brazil	23 158	23 800	5 614	6 084
Německo/Germany	43 851	44 145	2 899	2 953
Itálie/Italy	37 041	36 978	3 870	3 864
Francie/France	31 650	31 729	6 566	6 582
Velká Británie/UK	31 918	32 312	3 908	3 969
Španělsko/Spain	22 025	21 909	5 002	5 012
Portugalsko/Portugal	4 538	4 552	1 291	1 267
Irsko/Ireland	1 828	1 832	381	383
Nizozemí/Netherlands	8 151	8 167	942	931
Dánsko/Denmark	2 257	2 275	461	458
Belgie/Belgium	5 428	5 468	767	765
Řecko/Greece	5 233	5 249	1 384	1 390
Švédsko/Sweden	4 528	4 568	585	597
Norsko/Norway	2 470	2 512	572	575
Finsko/Finland	3 082	3 121	497	501
Švýcarsko/Switzerland	4 343	4 384	421	429
Rakousko/Austria	4 647	4 689	481	488
Bulharsko/Bulgaria	2 807	2 847	539	560
Chorvatsko/Croatia	1 438	1 441	N/A	N/A
Česká rep./Czech Rep.	4 788	4 893	686	692
Estonsko/Estonia	629	649	N/A	N/A
Litva/Lithuania	1 778	1 786	N/A	N/A
Lotyšsko/Latvia	635	645	N/A	N/A
Maďarsko/Hungary	3 041	3 066	557	571
Makedonie/Macedonia	332	331	N/A	N/A
Polsko/Poland	19 370	19 950	3 139	3 250
Rumunsko/Romania	4 696	4 787	750	771
Rusko/Russia	39 226	40 785	7 459	7 735
Srbsko/Serbia	1 752	1 773	N/A	N/A
Slovensko/Slovakia	1 869	1 892	326	345
Slovinsko/Slovenia	1 064	1 068	122	129
Turecko/Turkey	9 284	9 785	4 081	4 269
Ukrajina/Ukraine	8 155	8 178	1 440	1 501
Kazachstán/Kazakhstan	3 581	3 681	N/A	N/A
Japonsko/Japan	59 795	59 894	15 716	15 500
Korea/Korea	15 056	15 540	4 398	4 430
Čína/China	82 974	98 061	52 405	56 181
Indie/India	23 882	26 178	9 108	9 846
Malajsie/Malaysia	9 149	9 543	1 401	1 462
Indonesie/Indonesia	9 944	10 889	5 613	5 917
Taiwan/Taiwan	6 174	6 313	1 089	1 115
Thajsko/Thailand	4 482	4 789	6 850	7 103
Filipíny/Philippines	1 418	1 499	2 276	2 300
Austrálie/Australia	13 106	13 447	3 298	3 346
Jižní Afrika/South Africa	6 217	6 429	3 469	3 587
Ostatní/Others	100 359	102 453	24 981	25 220
CELKEM SVĚT TOTAL WORLD	**855 457**	**885 080**	**214 413**	**221 670**

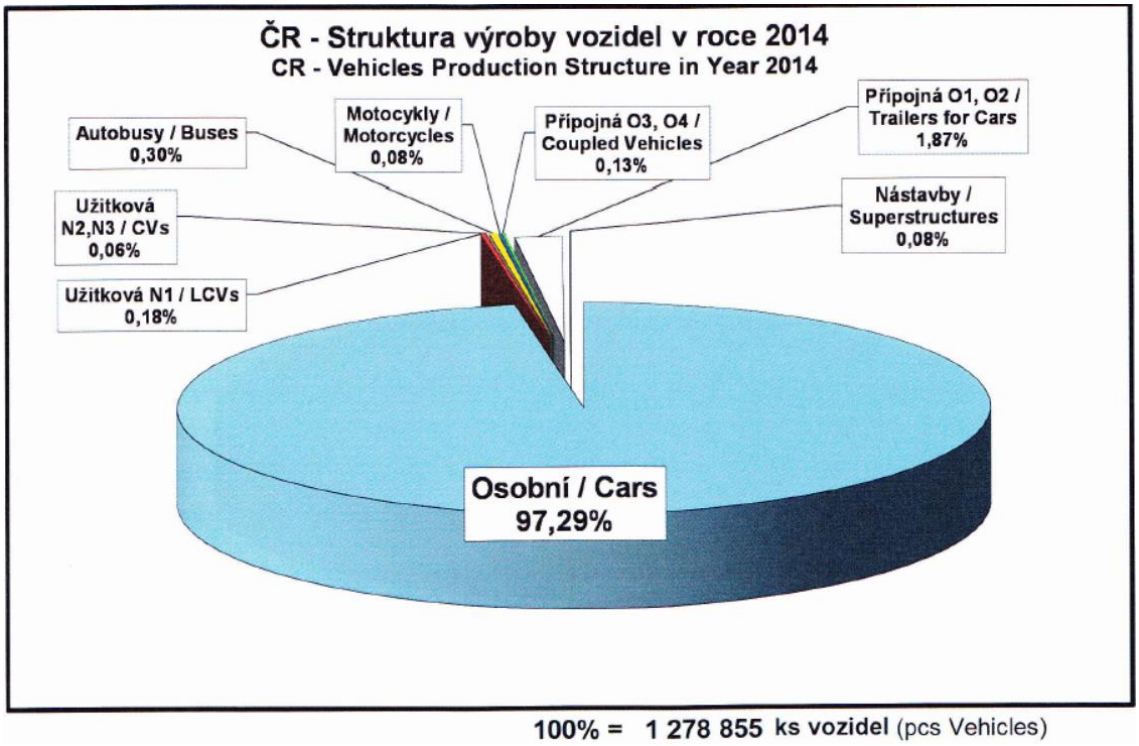
(Zdroj: SAP)

C Vývoj celkového počtu registrovaných vozidel



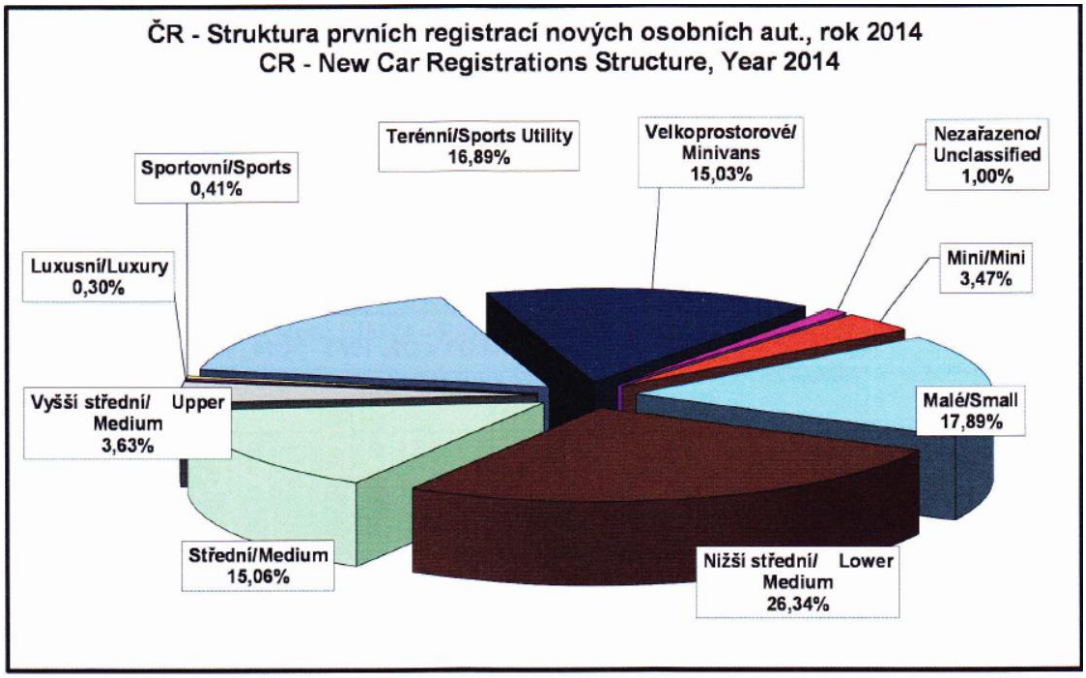
(Zdroj: SAP)

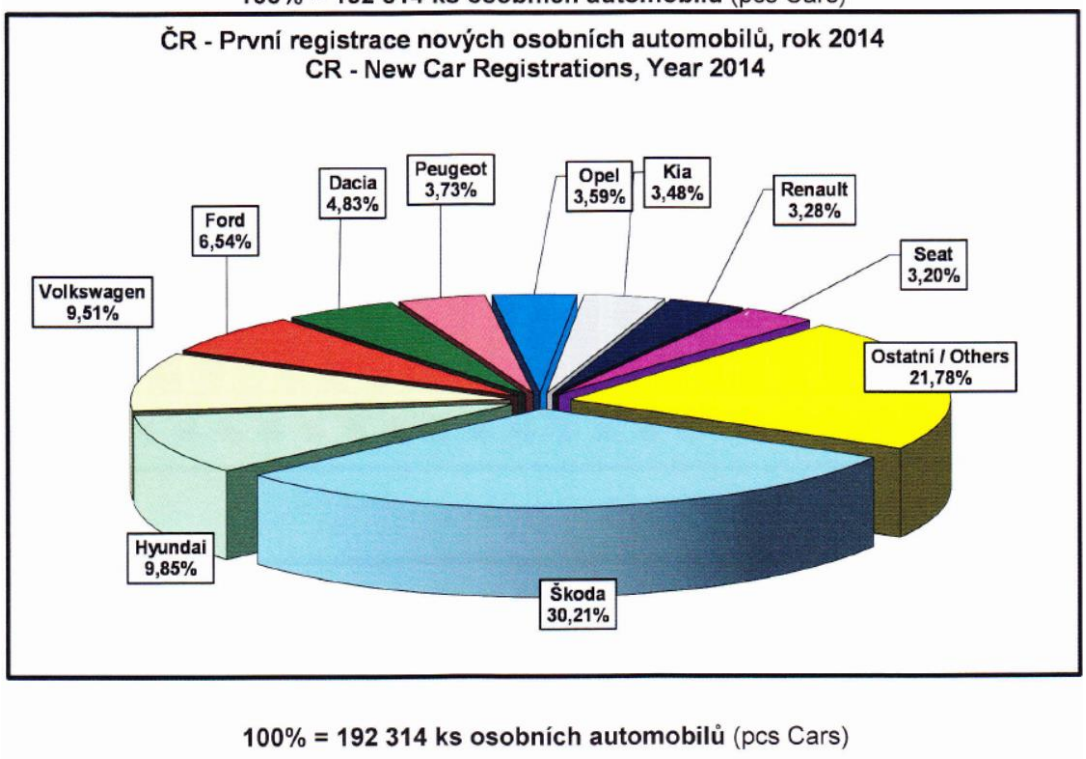
D Struktura výroby vozidel v roce 2014



(Zdroj: SAP)

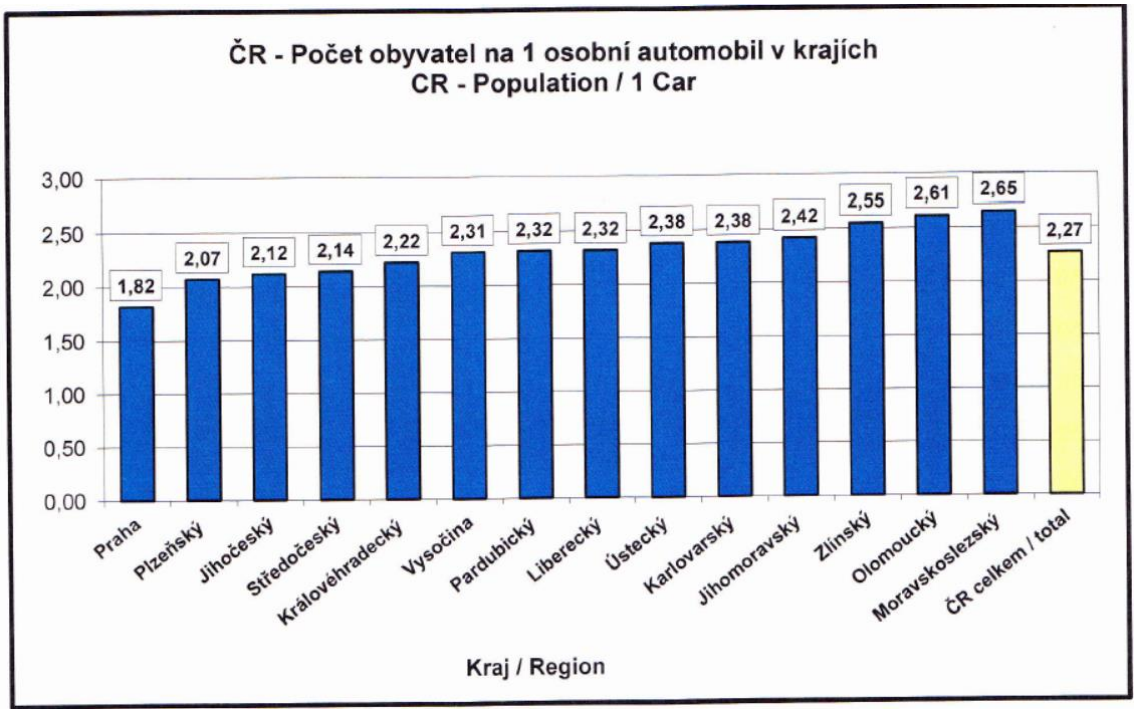
E Registrace vozidel v roce 2014





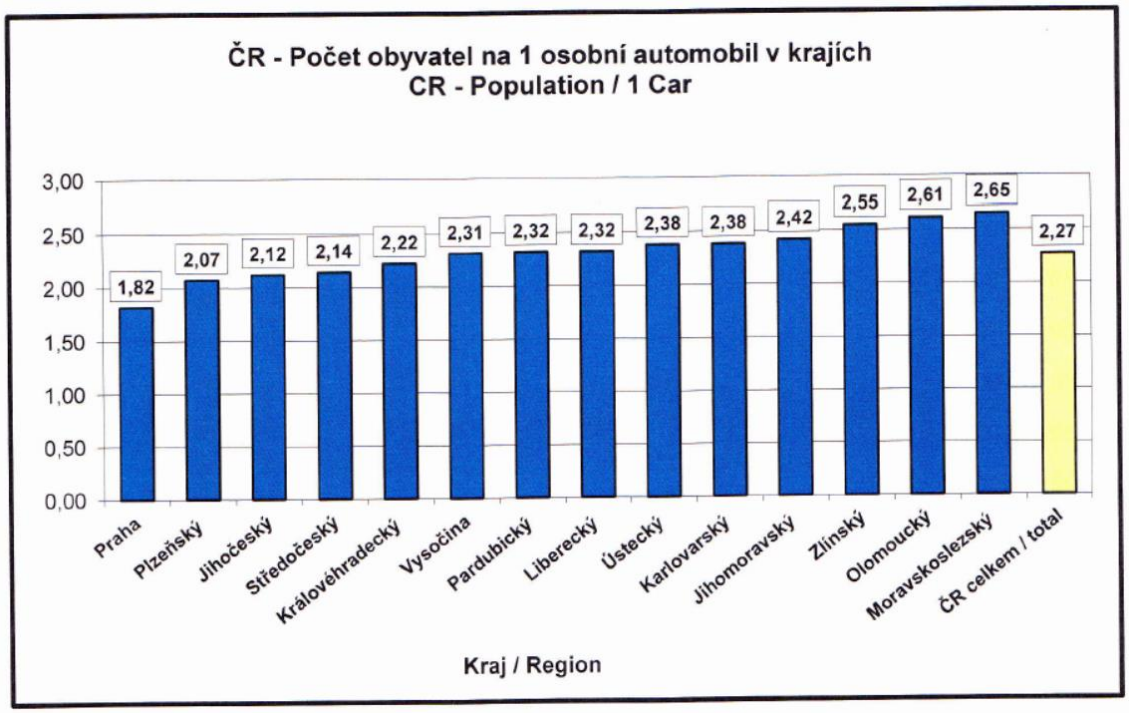
(Zdroj: SAP)

F Struktura vozového parku v roce 2014



(Zdroj: SAP)

G Počet obyvatel na 1 automobil



(Zdroj: SAP)

H CZ NACE

- A - Zemědělství, lesnictví, rybářství
- B - Těžba a dobývání
- C - Zpracovatelský průmysl
- D - Výroba a rozvod elektřiny, plynu, tepla a klimatizovaného vzduchu
- E - Zásobování vodou; činnosti související s odpadními vodami, odpady a sanacemi
- F - Stavebnictví
- G - Velkoobchod a maloobchod; opravy a údržba motorových vozidel
- H - Doprava a skladování
- I - Ubytování, stravování a pohostinství
- J - Informační a komunikační činnosti
- K - Peněžnictví a pojišťovnictví
- L - Činnosti v oblasti nemovitostí
- M - Profesní, vědecké a technické činnosti
- N - Administrativní a podpůrné činnosti
- O - Veřejná správa a obrana; povinné sociální zabezpečení
- P - Vzdělávání
- Q - Zdravotní a sociální péče
- R - Kulturní, zábavní a rekreační činnosti
- S - Ostatní činnosti
- T - Činnosti domácností jako zaměstnavatelů; činnosti domácností produkujících blíže neurčené výrobky a služby pro vlastní potřebu
- U - Činnosti exteritoriálních organizací a orgánů

Vazby		
Klasifikace ekonomických činností (CZ-NACE) - úroveň 2 - Oddíl	10	Výroba potravinářských výrobků
Klasifikace ekonomických činností (CZ-NACE) - úroveň 2 - Oddíl	11	Výroba nápojů
Klasifikace ekonomických činností (CZ-NACE) - úroveň 2 - Oddíl	12	Výroba tabákových výrobků
Klasifikace ekonomických činností (CZ-NACE) - úroveň 2 - Oddíl	13	Výroba textilií
Klasifikace ekonomických činností (CZ-NACE) - úroveň 2 - Oddíl	14	Výroba oděvů
Klasifikace ekonomických činností (CZ-NACE) - úroveň 2 - Oddíl	15	Výroba usní a souvisejících výrobků
Klasifikace ekonomických činností (CZ-NACE) - úroveň 2 - Oddíl	16	Zpracování dřeva, výroba dřevěných, korkových, proutěných a slaměných výrobků, kromě nábytku
Klasifikace ekonomických činností (CZ-NACE) - úroveň 2 - Oddíl	17	Výroba papíru a výrobků z papíru
Klasifikace ekonomických činností (CZ-NACE) - úroveň 2 - Oddíl	18	Tisk a rozmnožování nahraných nosičů
Klasifikace ekonomických činností (CZ-NACE) - úroveň 2 - Oddíl	19	Výroba koksu a rafinovaných ropných produktů
Klasifikace ekonomických činností (CZ-NACE) - úroveň 2 - Oddíl	20	Výroba chemických látek a chemických přípravků
Klasifikace ekonomických činností (CZ-NACE) - úroveň 2 - Oddíl	21	Výroba základních farmaceutických výrobků a farmaceutických přípravků
Klasifikace ekonomických činností (CZ-NACE) - úroveň 2 - Oddíl	22	Výroba pryžových a plastových výrobků
Klasifikace ekonomických činností (CZ-NACE) - úroveň 2 - Oddíl	23	Výroba ostatních nekovových minerálních výrobků
Klasifikace ekonomických činností (CZ-NACE) - úroveň 2 - Oddíl	24	Výroba základních kovů, hutní zpracování kovů; slévárenství
Klasifikace ekonomických činností (CZ-NACE) - úroveň 2 - Oddíl	25	Výroba kovových konstrukcí a kovodělných výrobků, kromě strojů a zařízení
Klasifikace ekonomických činností (CZ-NACE) - úroveň 2 - Oddíl	26	Výroba počítačů, elektronických a optických přístrojů a zařízení
Klasifikace ekonomických činností (CZ-NACE) - úroveň 2 - Oddíl	27	Výroba elektrických zařízení
Klasifikace ekonomických činností (CZ-NACE) - úroveň 2 - Oddíl	28	Výroba strojů a zařízení j. n.
Klasifikace ekonomických činností (CZ-NACE) - úroveň 2 - Oddíl	29	Výroba motorových vozidel (kromě motocyklů), přívěsů a návěsů
Klasifikace ekonomických činností (CZ-NACE) - úroveň 2 - Oddíl	30	Výroba ostatních dopravních prostředků a zařízení