

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra ekonomických teorií



Teze bakalářské práce

**Vliv ekonomické krize a její dopad
na odvětví automobilového průmyslu**

Tomáš Pavlík

© 2015 ČZU v Praze

Automobilový průmysl reprezentuje specifické odvětví, které představuje nenahraditelnou roli v ekonomikách mnoha zemí. Výrazně se podílí na hrubém domácím produktu (dále HDP), zaměstnanosti, exportu nebo investicích do výzkumu a má velký vliv na ostatní odvětví. Česká republika patří k zemím s dlouholetou historií v automobilovém průmyslu. Uběhlo už skoro 120 let, co byl v Kopřivnici vyroben první automobil s názvem Präsident. V průběhu této doby byl založen nespočet firem, které se zabírají výrobou motorových či přípojných vozidel. Většina z těchto firem ale dokázala po roce 1989 uspět z důvodu konkurence, která probíhala v západní Evropě a ve světě. To bylo jedním z důvodů příchodu zahraničních investorů do těchto firem. Mimo českých podniků na území České republiky se zde začaly stavět i závody zahraničních firem. Se vstupem trojice Toyota, Peugeot, Citroën se společným závodem v Kolíně a korejského Hyundai Motor do Nošovic se Česká republika stala jednou ze zemí s nejvyšší výrobou osobních automobilů v Evropě.

Od období Velké hospodářské krize z roku 1929 se automobilový průmysl nemusel potýkat s tak velkým a rozsáhlým hospodářským úpadkem, jakým byla deprese, vzniklá v roce 2007 v USA. Příčinou vzniku této krize byla tzv. „realitní bublina“, která se rozvíjela na nemovitostním trhu v Americe okolo roku 2000. Nízké úrokové tarify americké centrální banky mohly za nezvykle levné a přístupné hypoteční úvěry. Postavit si svůj vlastní dům mohli i obyvatelé s nízkými a vratkými výdělky. Zvětšená poptávka po nemovitostech umožnila rychlý růst jejich cen, což se projevilo v HDP. Růst HDP ale nebyl zakládán na vyšším reálném produktu, naopak byl založen jenom na úvěrové expanzi. Jako i dalším „bublinám“, bylo tudíž i této dáno „splasknout“.

Poté, co se tak uskutečnilo, pocítil to jako první finanční úsek. Hypotéky se proměnily v podklady pro cenné papíry, se kterými se obchodovalo po celém světě. Vzájemná pochybovačnost mezi bankami vlivem zvýšením úrokových sazeb a poklesem hodnot těchto hypoték měla za důsledek zastavení obchodování na trzích s cennými papíry.

Česká republika se zásahu ve finančním úseku vyhnula, protože banky na území České republiky nevlastnily žádné z výše uvedených cenných papírů. ČR udeřila až následující světová hospodářská deprese, která dorazila na naše území až v roce 2009. Nejprve zasáhla automobilový průmysl a trh s nemovitostmi. V časech deprese začaly firmy i domácnosti spořit na statečích dlouhodobé spotřeby, mezi kterými automobil určitě má své místo. Na zmenšenou poptávku automobilové firmy odpověděly velice rychle a okamžitě došlo k snížení výroby nebo propouštění zaměstnanců.

Právě tématem této práce je to, jak se ekonomická krize projevila v ekonomice USA a ČR, také jak se změnil prodej, výroba, mzdové náklady a počet zaměstnanců u třech největších

výrobců osobních automobilů v ČR. Tento důsledek krize je také zpracován na příkladu firmy Agrega a.s., která se věnuje opravě automobilových dílů a prodeji automobilů značky Peugeot.

Cílem práce je zhodnotit a následně srovnat dopad Velké hospodářské krize a krize s počátkem datovaným ke konci roku 2008 na automobilový průmysl. V práci bude také rozebrána a zhodnocena ekonomická situace v období “novodobé krize“ ve vybrané firmě podnikající v rámci tohoto odvětví. Dále také bude rozebrán dopad na vybrané automobilové podniky (TPCA Czech s. r. o., Hyundai Motor Manufacturing Czech s. r. o. a Škoda Auto a. s.). Práce rovněž analyzuje dopad krize na automobilový průmysl v USA a v České republice.

Pro zpracování literární rešerše je využita metoda studia odborné literatury pojednávající o této problematice. Jednotlivé definice, číselné údaje, data, jsou průběžně získávány z českých i zahraničních zdrojů (odborné publikace, internetové stránky o financích). Praktická část se zpracovává z dat, která byla poskytnuta firmou Agrega a.s. Bludov, a zčásti využívá i internetové zdroje. Aktuální informace jsou také průběžně vyhledávány v odborných časopisech. Dále jsou také zpracovány výroční zprávy vybraných automobilek a zanalyzována data z Českého statistického úřadu.

Po prozkoumání dané problematiky bylo zjištěno, že Velká hospodářská krize měla sice vliv na celý svět, ale nejvíce zasáhla automobilový průmysl v USA na rozdíl od současné světové hospodářské krize, která zasáhla automobilový průmysl na celém světě. V dnešní době je celková produkce a obraty daných podniku úplně rozdílná oproti roku 1929, a proto také způsobuje větší ztráty. Z roku 1929 na 1932 klesl objem výroby automobilů v USA přibližně o 400% (ze 4,5 mil. kusů v roce 1929 na 1,1 mil. v roce 1932) a nezaměstnanost vzrostla až na 25%, zatímco v současné ekonomické krizi klesl počet vyrobených osobních automobilů v USA v roce 2009 o 40% oproti předešlému roku (2 195 588 vyrobených automobilů v roce 2009). Nezaměstnanost vyrostla v roce 2009 na 9,6%. Opatření vlád z jednotlivých let se také liší. V roce 1929 prezident Roosevelt uvedl v zákon program New Deal, který byl národní obnovou, a taky americká centrální banka aplikovala restriktivní měnovou politiku a zvyšovala úrokové sazby. Opatření současné hospodářské krize v USA spočívalo v poskytnutí výhodné půjčky v hodnotě 25miliard USD na vývoj ekologických automobilů a pomocí Fedu, která věnovala miliardy dolarů a také poskytla snižování úrokových sazeb. V roce 2009 bylo také zavedeno šrotovné, které mělo omladit vozový park. Ostatní vybrané státy také většinou

finančně pomohly automobilovým podnikům. Opatření vlády České republiky konkrétně vedlo k tomu, že od 1. 4. 2009 měly mít firmy a živnostníci možnost odpočtu DPH při pořízování osobních vozidel pro firemní účely.

Vypuknutí světové ekonomické krize na konci roku 2007 do USA, a později do celého světa, bylo také obrovské. Ekonomika vlády USA už ale začínala upadat po roce 2003. Tempo růstu HDP začalo od roku 2003 klesat na hodnotě (meziroční změna v %) 3,8% a zastavilo se až na hodnotě -2,8 % v roce 2009, kdy postupně začalo stoupat až na hodnotu 2,5 % v roce 2010. Nezaměstnanost v USA začala stoupat v roce 2007 z hodnoty 4,6% až na hodnotu 9,6 % v roce 2010. Nezaměstnanost klesá až dodnes. Celková výroba automobilů v USA klesala už od roku 2000. Velký propad byl ale zaznamenán v roce 2009, kdy bylo vyrobeno o 2 195 588 ks automobilů, což představoval meziroční úbytek skoro o -40%. Počet prodaných automobilů v USA klesal od roku 2006 (7 761 592 ks) až do roku 2009, kdy bylo prodáno 5 400 890 ks vozidel. Mezi těmito lety byl meziroční pokles přibližně 20%. Tyto ukazatele vedly k následujícím nejzávažnějším problémům v roce 2009:

- Krach firmy General Motors k datu 1. 6. 2009
- Bankrot společností WorldCom a Lehman Brothers (GM třetí největší bankrot)
- Založení nové firmy GM a zanechání značek Buick, Chevrolet, GMC, Cadillac a Opel
- Zánik amerických symbolů jako Hummer, Saturn a Pontiac
- Firma Saab byla odkoupena nizozemskou firmou Spyker specializovanou na výrobu luxusních automobilů
- Bankrot firmy Chrysler k datu 30. 4. 2009, který následně došel k fúzi s italskou firmou Fiat (vlastnictví- Fiat 20%, americké odbory 55%, Chrysler 25%)
- Vcelku prosperující překonání recese podnikem Ford
- Výrazný pokles prodejů všech automobilů v roce 2009 o více než 21%

Dopad Velké hospodářské krize na automobilový průmysl v Československu, co se týká výroby, nebyl skoro žádný, ale ostatní průmyslová odvětví na tom byla podstatně hůře. Nezaměstnanost průběžně rostla až na hodnotu 17% v roce 1934. V roce 1928 bylo vyrobeno celkem 13 vozidel a v roce 1937 jenom o jeden kus více.

Dopad současné hospodářské krize v roce 2008 na ČR byl značný. HDP v roce 2009 meziročně pokleslo o -4,1%. V roce 2008 sice vyrostla výroba motorových vozidel meziročně o 0,89% (948 128 ks), ale zato tuzemský prodej klesl meziročně o -12,82% (61 023 ks). Ze

třech zkoumaných českých podniků dopadl nejlépe Hyundai Motor Manufacturing Czech s. r. o z toho důvodu, že závod v Nošovicích byl postaven v roce 2007 a firma spouštěla nové výrobní haly a změnila postupem času jednosměrnou pracovní dobu na třisměnnou. Firmě se daří splňovat každoroční výrobní kapacitu, která je víc než 300 000 ks automobilů.

Firma Agregá a.s. přečkala krizi relativně dobře. Během let 2008 až 2013 ale muselo být propuštěno více jak 40% zaměstnanců pro zachování výše mezd a mzdových nákladů. Firma také postavila v roce 2006 nové servisní centrum, které se specializuje na značky Peugeot a Citroen, ale i na jiné značky. Tento nový servis pomohl firmě k příjmům a pomohl přečkat krizi jenom v malé ztrátě.

Velká hospodářská krize z třicátých let minulého století i současná krize datovaná ke konci roku 2007 měly dopad nejen na automobilový průmysl v daných státech, ale i na ostatní odvětví.

Pokud by se měla srovnat světová hospodářská krize v roce 2008 a Velká hospodářská krize, tak krize ze třicátých let byla jednoznačně horší v tom, že byla první velkou krizí a svět na ni nebyl připraven. Dopady krize z roku 2008 byly obrovské, ale nebyly tak vážné jak dopad Velké hospodářské krize ve třicátých letech, protože svět je v této době o mnoho více propojen finančně i ekonomicky, hlavně díky globalizaci. Také zkušenosti z předešlých let pomohly na to se lépe připravit.

Souhrn

Tématem této bakalářské práce je zhodnotit rozdíl mezi Velkou hospodářskou krizí v roce 1929 a Světovou hospodářskou krizí v roce 2007 a jejich dopad na automobilový průmysl. Práce rozebírá dopad světové hospodářské krize na automobilový průmysl nejen v České republice

a ve vybraných firmách, ale i v USA. Deprese začala vznikat v USA kolem roku 2000 a vypukla ke konci roku 2007, do Evropy i celého světa však došla později, a to v průběhu roku 2009.

Práce začíná historií světového automobilového průmyslu včetně České republiky. Následuje stručné objasnění Velké hospodářské krize v roce 1929 a její dopad na automobilový průmysl. Práce pokračuje vysvětlením příčin, průběhu a důsledků světové hospodářské krize. Je zde stručně popsáno, jak krize zasáhla výrobu vozidel ve světě a co způsobila vybraným evropským automobilovým podnikům.

Ve vlastní práci je vypracováno, jak krize zasáhla ekonomiku ČR a její průmyslovou produkci a co stručně znamenala pro Sdružení automobilového průmyslu v České republice. Následuje přehled hospodářských ukazatelů (výroba, tržby, mzdové náklady a počet zaměstnanců) vybraných českých automobilových firem a jejich změna v průběhu deprese. Další kapitola se zabývá dopadem krize na ekonomiku USA a na vybrané automobilové podniky. Práce končí dopadem krize výše uvedených hospodářských ukazatelů na podnik Agrega a.s.

Klíčová slova: automobilový průmysl, ekonomická krize, hospodářský cyklus, přidaná hodnota, šrotovné, výroba, zisk

Seznam použité literatury a internetových zdrojů:

PAVLÍNEK, Petr. *A successful transformation?: restructuring of the Czech automobile industry*. 1st ed. New York: Physica-Verlag Heidelberg, c2008, xiv, 296 p. ISBN 9783790820393.

World Motor Vehicle Production by Country and type. OICA correspondents survey. <http://www.oica.net/> [online]. © copyright 2015 International Organization. [cit. 2009]. Dostupné z: http://www.oica.net/wp-content/uploads/all-vehicles-2008-2009_3.pdf

Zemánek. *Hypoteční krize v USA. Příčiny, průběh, následky (1. díl)*. <http://www.euroekonom.cz/index.php> [online]. (c) Copyright 2002-2015. [cit. 2014-09-20]. Dostupné z: <http://www.euroekonom.cz/analyzy-clanky.php?type=jz-usa-hypoteky>

Kimberly. *What Makes Oil Prices So High?*. <http://www.about.com/newsissues/> [online]. © 2015 About.com. [cit. 2014-11-1]. Dostupné z: http://useconomy.about.com/od/commoditiesmarketfaq/p/high_oil_prices.htm

KOHOUT, Pavel. *Finance po krizi: důsledky hospodářské recese a co bude dál*. 2. rozš. vyd. Praha: Grada, 2010, 266 s. Finanční trhy a instituce. ISBN 9788024735832.

KUBŮ, Eduard a Jaroslav PÁTEK. *Mýtus a realita hospodářské vyspělosti Československa mezi světovými válkami*. Vyd. 1. V Praze: Karolinum, 2000, 439 p. ISBN 807184716x.

