

**Česká zemědělská univerzita v Praze**

**Provozně ekonomická fakulta**

**Katedra ekonomických teorií**



**Bakalářská práce**

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

**Tomáš Pavlík**

© 2015 ČZU v Praze

# ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Katedra ekonomických teorií

Provozně ekonomická fakulta

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Tomáš Pavlík

Veřejná správa a regionální rozvoj

Název práce

**Vliv ekonomické krize a její dopad na automobilový průmysl**

Název anglicky

**Impact of Economic Crisis and Its Impact on Automotive Industry**

---

### Cíle práce

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.

### Metodika

Pro zpracování literární rešerše bude využita metoda studia odborné literatury. Vzhledem k zaměření práce budou informace získávány nejen z českých materiálů, ale podstatné budou i zahraniční. Aktuální informace budou čerpány z odborných časopisů a internetových zdrojů. Významným zdrojem dat budou data z vybraného podniku a statistických úřadů. Využita bude metoda deskripce, komparace, analýzy a syntézy.

**Doporučený rozsah práce**

40-55 stran

**Klíčová slova**

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

---

**Doporučené zdroje informací**

DUIGNAN, Brian. The Great Depression. Chicago: Britannica Educational Pub, 2013. 136s. ISBN 978-161-5308-972

HELÍSEK, M. Měnová krize (empirie a teorie). 1. vydání. Praha: Profesional Publishing, 2004. 160s. ISBN 80-86419-82-7

PAVLÍNEK, Petr. A successful transformation? : restructuring of the Czech automobile industry. Heidelberg : Physica, 2008. 296 s. ISBN 978-3-7908-2039

STELLNER, František a kol. Hospodářské dějiny (16.-20. století). 1. vyd. Prahe: Oeconomica, 2006. 140s. ISBN 978-802-4511-412

SYNEK, Miloslav a kol. Podniková ekonomika. Praha : C. H. Beck, 1999. 456 s. ISBN 80-7179-228-4

---

**Předběžný termín obhajoby**

2015/06 (červen)

**Vedoucí práce**

Ing. Dana Stará, Ph.D.

---

Elektronicky schváleno dne 3. 9. 2014

**doc. Ing. Josef Brčák, CSc.**

Vedoucí katedry

---

Elektronicky schváleno dne 11. 11. 2014

**Ing. Martin Pelikán, Ph.D.**

Děkan

V Praze dne 12. 03. 2015

---

### Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci " Vliv ekonomické krize a její dopad na odvětví automobilového průmyslu" jsem vypracoval samostatně pod vedením vedoucího bakalářské práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu literatury na konci práce. Jako autor uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 16. března \_\_\_\_\_

## **Poděkování**

Na tomto místě bych rád poděkoval paní ing. Dané Staré PhD. za cenné připomínky, trpělivost a odbornou pomoc při vedení této bakalářské práce. Také bych chtěl poděkovat svým rodičům Ing. Jiřímu Pavlíkovi a Mgr. Iloně Pavlíkové za odbornou pomoc a podporu.

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

---

## **The influence of the economic crisis and its impact on the automotive industry**

### **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 znamenala pro Sdružení automobilového průmyslu v České republice. Následuje přehled hospodářských ukazatelů (výroba, tržby, mzdové náklady a počet zaměstnanců) vybraných českých automobilek 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.

## **Summary**

The main goal of this bachelor thesis is to evaluate the difference between the Great Depression in 1929 and the Global Financial Crisis in 2007 and its influence to the automotive industry. The thesis describe an impact of the Global Financial Crisis to the automotive industry in the Czech Republic, USA and certain companies. The depression have started in the USA around the year 2000 and broke out at the end of the year 2007. The global spread out of the crisis was undertaken in 2009.

The thesis begins with the history of the world automotive industry and involve the Czech Republic. The next is brief introduction to the Global Depression in 1929 and its impact to the car industry. Following part clarify causes, course and consequences of the Global Financial Crisis, there is briefly described how the depression affected vehicle production in the world and particular european vehicle manufacturers.

The hole thesis provides information about the impact to the czech economy, czech production and czech Automotive Industry Association. The following is an overview and evolution of the economic indexes such as production, revenue, payroll costs and number of employees in the particular czech companies. Next chapter evaluates the impact of the depression to the USA economy and certain automotive companies. The Thesis ends with the influence of the crisis to Agrego company.

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

**Keywords:** automotive industry, economic crisis, the economic cycle, GDP, scrappage, production, profit

## Obsah

1. Úvod.....	12
2. Cíl práce a metodika .....	14
3. Teoretická východiska .....	15
3.1 Historie automobilového průmyslu ve světě .....	15
3.2 Nejdůležitější milníky, které významně ovlivnily automobilový průmysl.....	16
3.3 Historie automobilového průmyslu v ČR .....	17
3.3.1 Historický vývoj automobilového průmyslu v období do roku 1945.....	17
3.3.2 Historický vývoj výroby automobilů v Československu mezi lety 1945-1989..	19
3.3.3 Vývoj výroby automobilů v ČSR po roce 1990 .....	19
3.4 Velká hospodářská krize a její dopad na automobilový průmysl .....	20
3.4.1 Počátek a příčiny Velké hospodářské krize .....	20
3.4.2 Opatření státu přijatá na zmírnění dopadu krize v automobilovém průmyslu..	21
3.4.3 Reakce významných firem v automobilovém průmyslu na kritickou situaci.....	22
3.5 Počátek a příčiny světové hospodářské krize v roce 2008.....	23
3.5.1 Období před vznikem současné ekonomické krize.....	23
3.5.2 Vznik, příčiny a vypuknutí krize .....	24
3.5.3 Rozšíření krize do automobilového průmyslu v USA v roce 2007 .....	26
3.6 Dopad světové hospodářské krize v roce 2008 na výrobu vybraných států a produkci vybraných značek .....	33
3.6.1 Dopad krize na výrobu ve vybraných zemích v letech 2008 až 2009 .....	33
3.6.2 Dopad ekonomické krize na prodej vybraných značek na přelomu roku 2007/08 .....	34
3.7 Snahy vybraných zemí o překonání krize.....	35
3.7.1 Finanční dotace .....	35
3.7.2 Zavedení šrotovného ve vybraných státech .....	36
3.7.3 Dopad šrotovného na Evropu a USA.....	36
3.8 Opatření států přijatá na zmírnění dopadu krize ve vztahu k automobilovému průmyslu .....	38
3.9 Historie a základní údaje o společnosti Agrega a.s. ....	39
4. Vlastní práce .....	41
4.1 Dopad ekonomické krize na automobilový průmysl v ČR.....	41
4.1.1 Dopad krize na výrobu motorových vozidel v ČR .....	42



4.1.2 Dopad krize na počet zaměstnanců v SAP .....	44
4.1.3 Vliv recese na mzdy zaměstnanců v SAP .....	44
4.2 Dopad krize na vybrané společnosti .....	46
4.2.1 Dopad na výrobu u vybraných firem .....	46
4.2.2 Dopad na změnu tržeb u vybraných firem.....	49
4.2.3 Vliv krize na stav zaměstnanců některých společností.....	51
4.2.4 Mzdové náklady zmíněných firem .....	54
4.3 Dopad krize na ekonomiku USA .....	56
4.3.1 Vývoj HDP v USA .....	56
4.3.2 Vývoj zaměstnanosti v USA.....	57
4.3.3 Celková produkce automobilů v USA v době krize až do současnosti .....	58
4.3.4 Dopad krize na prodej automobilů v USA.....	58
4.3.5 Důsledky krize pro vybrané americké automobilové společnosti. ....	59
4.4 Vliv krize na společnost Agrega a.s.....	61
4.4.1 Dopad recese na obrat firmy Agrega a.s.....	61
4.4.2 Dopad krize na počet zaměstnanců.....	63
4.4.3 Vliv krize na počet nově prodaných automobilů v podniku Agrega a.s.....	64
5. Zhodnocení výsledků a diskuze .....	65
6 Závěr .....	71
7. Seznam použité literatury a internetových zdrojů .....	73

### **Seznam grafů:**

Graf 1: Nárůst hypoték v USA od roku 2002 do roku 2008 (v tis.) .....	24
Graf 2: Vývoj ceny ropy za barel v letech 2004 až 2012 (USD).....	27
Graf 3: Vývoj ceny za galon benzínu v USA v letech 2005 - 2008 .....	28
Graf 4: Vývoj prodeje automobilů v USA podle typu (osobní automobily, nákladní, celkem) v letech 1993 až 2010 (v prosinci daného roku) .....	29
Graf 5: Průměrná hodinová sazba na dělníka dílčích automobilek v letech 2006/07 v dolarech.....	30
Graf 6: Měsíční prodej amerických vozidel (v mil.) v roce 2008 a půl roku 2009 a procentuální měsíční změna.....	32

Graf 7: Celková průmyslová produkce ČR v letech 2009-2013(ostatní odvětví + Auto SAP).....	41
Graf 8: Počet vyrobených motorových a přípojných vozidel v ČR během let 1998 – 2014	42
Graf 9: Vývoj počtu pracovníků ve firmách SAP v letech 1999 až 2014 (v tis.).....	44
Graf 10: Vývoj průměrné měsíční mzdy ve firmách AutoSAP (v tis.) .....	45
Graf 11: Celková produkce společnosti Škoda Auto a.s. během let 2005 až 2013 (v tis.)..	46
Graf 12: Celková produkce společnosti Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech v letech 2005 až 2013 (v tis.).....	47
Graf 13: Celkové tržby společnosti Škoda Auto a.s. v letech 2006-2008 (v mld.) .....	49
Graf 14: Tržby automobilky Hyundai Motor v letech 2008 až 2013 (v mld.) .....	51
Graf 15: Celkový stav zaměstnanců v období 2007 – 2013 (v tis.).....	52
Graf 16: Vývoj počtu zaměstnanců od roku 2003 do roku 2013 (v tis.) .....	53
Graf 17: Vývoj počtu kmenových zaměstnanců Hyundai Motor od roku 2007 do roku 2012 (v tis.).....	53
Graf 18: Mzdové náklady Škoda Auto a.s. od roku 2006 – 2013 (v mil.).....	54
Graf 19: Mzdové náklady TPCA Czech s. r. o. od roku 2003-2013 (v tis.).....	55
Graf 20: Mzdové náklady Hyundai Motor Manufacturing Czech s. r. o. v letech 2008 až 2013 (v tis.).....	56
Graf 21: Vývoj HDP v USA v letech 2003 – 2013 (meziroční změna v %).....	57
Graf 22: Vývoj nezaměstnanosti v letech 2002 až 2013 vyjádřená v % .....	57
Graf 23: Celkový počet vyrobených automobilů v USA během let 2006 – 2014 (v mil.)..	58
Graf 24: Celkový počet prodaných automobilů v USA během let 2005 – 2014 (v mil.)....	59
Graf 25: Celkové tržby i z auto agregátů v letech 2008 -2013 (v mil).....	61
Graf 26: Složení celkových tržeb v roce 1999.....	62
Graf 27: Složení celkových tržeb v roce 2008.....	62
Graf 28: Složení celkových tržeb v roce 2013.....	63
Graf 29: Celkový počet zaměstnanců firmy Agrega a.s. v letech 2008 až 2013.....	64
Graf 30: Celkový prodej nových automobilů v roce 2008 až 2013.....	65

## Seznam tabulek:

Tabulka 1: Počet vyrobených automobilů (z toho osobních) v letech 1928 a 1937.....	18
Tabulka 2: Země s největší výrobou vozidel v roce 2008 – 2009 .....	33
Tabulka 3: Propad odbytu prodeje aut v roce 2008 v % oproti předešlému roku v září .....	34
Tabulka 4: Prodej nových automobilů na evropském trhu v roce 2010 .....	37
Tabulka 5: Vývoj HDP v České Republice (meziroční změna v %).....	41
Tabulka 6: Souhrnné údaje jednotlivých kategorií automobilů.....	43
Tabulka 7: Celková produkce společnosti Hyundai Motor Manufacturing Czech s. r. o.....	48
Tabulka 8: Tržby TPCA v letech 2002 až 2013 .....	50
Tabulka 9: Roční prodej vozidel v USA v letech 2008 a 2009 podle značek .....	60

## **Seznam zkratek**

ČR -- Česká republika

EU -- Evropská Unie

FED -- Zkrácené označení pro Federal Reserve System – bankovní soustava USA, v jejímž čele je centrální banka

GM -- General Motors

HDP -- Hrubý domácí produkt

HNP -- Hrubý národní produkt

Mil. -- milion

Mld. – miliarda

OICA-- Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (Mezinárodní organizace výrobců automobilů)

SAP -- Sdružení automobilového průmyslu (ČR)

SUV -- Sport Utility Vehicle (sportovní užitkové vozidlo)

TPCA – Toyota Peugeot Citroen

Tzv. -- tak zvané

UAW -- United Auto Workers – odborová organizace sdružující zaměstnance v americkém automobilovém průmyslu

USA – United states of America (Spojené státy americké)

# 1. Úvod

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 Prásideň. V průběhu této doby byl založen nespočet firem, které se zabírají výrobou motorových či přípojňových 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 nevladnily 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 statcích 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.

## 2. Cíl práce a metodika

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.

## 3. Teoretická východiska

### 3.1 Historie automobilového průmyslu ve světě

V 17. a 18. století došlo k velkému úsilí vytvořit vozidlo, které by bylo schopno přemístit věci, a nebyla by k tomu potřeba živočišná síla. Mnohdy končilo jenom jako naivní, prakticky nevyužitelný pokus. Pochopitelně veškeré toto technické jednání naznačovalo, že je v lidské moci zkonstruovat vůz s vlastním pohonem. Na rozdíl od vozidel, která byla poháněna buď větrem, nebo zvířaty, se ukázal jako nejlepší vůz s pohonem vlastních kol. (Kuba, 1986, s. 20). Obrovským převratem se ukázal být přístroj na parní pohon, který se ihned začal používat k přepravě osob nebo zboží (hlavně v lodní dopravě). Původní vozidlo s parním pohonem, zkonstruované francouzským inženýrem N. J. Cugnotem, se dočkalo svého představení v roce 1769, tento parní pohon však nebyl dostačující. (Eckermann, 2001, s. 45-46). Zatímco inženýři stále zlepšovali schopnosti parního motoru, byl odhalen nový použitelný zdroj síly: elektřina. S používáním elektřiny jako síly pro pohánění vozidla experimentovali hlavně francouzští, ruští a také američtí vynálezci. Samozřejmě to netrvalo dlouho a v USA se objevila první závada a nevýhoda pohonu na elektřinu: jeho výdržnost- akumulátory se strašně rychle vybily a vůz dokázal ujet pouze velmi malou vzdálenost. (Kuba, 1986, s. 20-21)

V období, kdy vynálezci bojovali s parním pohonem a elektřinou, probíhaly také experimenty, které chtěly využít spalovací motor. Prozatím se jednalo o velmi nespolehlivé a obrovské stroje. Revolucí v těchto pokusech byl čtyřtákní spalovací motor (1876) německého vynálezce N. Otta, který navázal na projekt spalovacího motoru Francouze Lenoira kolem roku 1860. Tento vynález slavil obrovský úspěch a ukončil tak 200 let hledání ideálního zdroje síly použitelného v dopravě. Prozatím ho však nešlo použít pro suchozemskou dopravu, protože vážil kolem 1500 kg. Proto byl předmětem testování a postupného zlepšování. Nejvíce se o to zasloužila trojice inženýrů: Gottlieb Daimler, jeho společník Wilhelm Maybach a nakonec Carl Benz. Prvním vynálezcem, který poprvé sestrojil vozidlo poháněné spalovacím motorem, se stává Carl Benz. Jeho tříkolka byla patentována v Mannheimu v roce 1886. Partneři Daimler a Maybach přišli s vlastním automobilem o rok později. (Eckermann, 2001, s. 45-46).

### **3.2 Nejdůležitější milníky, které významně ovlivnily automobilový průmysl**

Následující data ukazují, jak velkou proměnu udělal původní Benzův vynález až do současnosti.

**29. ledna 1886** Karl Benz získal patent na čtyřtaktní tříkolku, a tak se zrodil automobil. O dva roky později vynalezl anglický zvěrolékař John Dunlop pneumatiku plněnou vzduchem (do té doby se používaly pouze plné gumové obruče). V následujícím roce vznikla ve Francii první automobilová továrna Panhard a Levassor. V roce **1892** Rudolf Diesel podal patent na motor spalující naftu. První fungující prototyp ale sestrojil až roku **1897**. V dalším roce Francie zavedla povinnou registraci automobilů pomocí očíslovaných tabulek. První automobilová soutěž byla uspořádána pařížským časopisem Le Petit Journal v roce 1894. První automobil ve střední Evropě byl vyroben v roce 1897 v Kopřivnici a nesl název Präsident. O rok později vyjel z bran této továrny první nákladní automobil. V roce 1903 Američan Henry Ford založil svou továrnu, v které roku 1913 zavedl pásovou výrobu, jež umožnila vyrábět auta v masovém měřítku. Tím Spojené státy v následujícím roce překonaly Francii v počtu vyrobených automobilů a staly se světovou jedničkou. Roku 1909 Ford přišel s Modelem T – vozem, který motorizoval Ameriku, do roku 1927 se jich vyrobilo přes 15 milionů kusů. V roce 1924 byl vyroben první nákladní vůz s naftovým motorem. První sériové diesellové osobní auto, Mercedes 260D, vzniklo v roce 1936. Roku 1929 vynalezl Američan Paul Galvin první autorádio, položil tak základ společnosti Motorola. V roce 1936 byl v Německu představen vůz pro širokou veřejnost, pozdější oblíbený Volkswagen Brouk (celkem 21 mil. kusů). Roku 1951 se na trhu objevil první posilovač řízení, původně vyvinutý pro těžké nákladní automobily. O dva roky později si američtí zákazníci mohli pořídit první klimatizaci. Rok 1958 znamenal vstup japonských automobilů na americký trh, automobilky Toyota a Nissan prodaly každá kolem 1000 vozů. První běžně vyráběný vůz s pohonem všech kol se objevil v roce 1965, byl to britský Jensen FF (následovalo Subaru v roce 1970 a Audi- 1980). V roce 1973 se Automobil Oldsmobile Toronado stal prvním vozem, ve kterém si mohli zájemci koupit airbag. V Evropě to byl Mercedes až v roce 1980. Rok 1974 přinesl na trh první generaci Volkswagenu Golf, nejprodávanější vozidlo světa. V následujícím roce se v Americe objevil první katalyzátor, dnes používaný třicestný katalyzátor s lambda sondou, poprvé použitý Volvem v roce 1976. V roce 1978 přišla firma Bosch s ABS, tj. protiblokovacím



brzdovým systémem, který je dnes běžnou výbavou aut. V roce 1997 Japonsku se začal prodávat první hybridní automobil Toyota Prius, který byl poháněn spalovacím motorem a elektřinou. (Dvořák, 2006)

### **3.3 Historie automobilového průmyslu v ČR**

#### **3.3.1 Historický vývoj automobilového průmyslu v období do roku 1945**

Na českém území má automobilový průmysl dlouholetou tradicí a tradice výroby motorových vozidel sahá až do konce 19. století. (Pavlínek, 2008, s. 34). V roce 1895 vznikla společnost Laurin & Klement, která se tím zařadila mezi tři nejstarší výrobce automobilových vozidel na světě (předešlé firmy byly Daimler Benz a Peugeot). Původní dopravní prostředek zkonstruovala tato firma až o 3 roky později, v roce 1889, kdy ukázala vlastní prototyp motocyklu. První čtyřkolové vozidlo bylo ukázáno v roce 1906. (Herčík, Králík, 2005, s. 119).

Úplně první automobil na území České republiky zkonstruovala již v roce 1897 kopřivnická výrobní vagonů a kočárů s názvem NW (posléze Tatra), přičemž řadová výroba začala v roce 1899. (Janík M, Tatra Brno 2005, s. 16). Další zdokonalení přinesli technik Josef Božek, který v roce 1815 sestrojil parní vůz, a František Křižík, který zkonstruoval elektrický vůz v roce 1895. (Adolf Kuba, 1986, s. 28). V roce 1907 byla založena automobilka Praga, která pod značkou Walter vyráběla po roce 1908 benzínové tříkolky. Po ukončení války započala s výrobou automobilů. Netrvalo dlouho a objevily se další, důležitější firmy, které zahájily působení v poválečné éře, například brněnská Zbrojovka v roce 1913, Aero v roce 1919 a Jawa v roce 1929. Kolem roku 1925 výroba těchto firem postupně narůstala, ale kvůli Velké hospodářské krizi v roce 1929 znovu poklesla a až v roce 1938 se dostala zpět až na svou předválečnou výrobu. Po vypuknutí 2. světové války se výroba znovu zhoršila, došlo k snížení produkce a automobilový průmysl začal sloužit především vojenským účelům. Nějaké firmy byly válkou skoro zničeny (Praga) nebo velmi poškozeny (Škoda). Jawa a Tatra nicméně skončily neporušeny.

Kubů a Pátek považovali československý automobilový průmysl za méně rozvinutý než ten západoevropský, a to hlavně kvůli počtu sériově vyráběných aut a dodávání součástek do automobilů. Níže uvedená tabulka ukazuje produkci českých automobilů před vypuknutím krize a po ukončení krize a srovnává ČR s ostatními zeměmi. (Kubů a Pátek, 2000, s. 120-121)

**Tabulka 1: Počet vyrobených automobilů (z toho osobních) v letech 1928 a 1937**

STÁT	CELKEM V ROCE 1928	Z TOHO OSOBNÍCH	STÁT	CELKEM V ROCE 1937	Z TOHO OSOBNÍCH
Francie	224	175	Velká Británie	493	379
Velká Británie	217	169	Německo	327	264
Německo	105	80	Francie	200	177
Itálie	55	---	Itálie	57	177
Československo	13	10	Československo	14	12
Rakousko	10	7	Švédsko	7	7
Belgie	8	7	Rakousko	6	5
Švédsko	1	1	Belgie	1	---
Ostatní	4	---	Ostatní	4	---
Evropa celkem (bez SSSR)	637	---	Evropa celkem (bez SSSR)	1109	---
SSSR	1	---	SSSR	200	18
USA	4 359	3 815	USA	4 810	3 916
Svět	5 239	---	Svět	6 336	---

Zdroj: KUBŮ, Eduard a Jaroslav PÁTEK. *Mýtus a realita hospodářské vyspělosti Československa mezi světovými válkami*. Vyd. 1. V Praze: Karolinum, 2000, 439 p. ISBN 807184716x. s. 120-121.

Z předešlé tabulky č. 1 lze poznat, že Česká republika vyráběla skoro stejný počet automobilů jako před krizí a dokládá, že oproti ostatním zemím jako Francie, VB, Německo a Itálie vyprodukovala automobilů méně.

### **3.3.2 Historický vývoj výroby automobilů v Československu mezi lety 1945-1989**

Vývoj automobilového průmyslu po 2. světové válce byl pozměněn s novým politickým režimem. Veškeré velké firmy byly znárodněny a začala probíhat centrálně zamýšlená ekonomika pod vlivem SSSR. Navzdory znárodnění stát usiloval o udržení určité konkurence na trhu, a to až do roku 1965. Od tohoto roku patřili výrobci pod Ministerstvo strojírenství, hutnictví a těžkého průmyslu. V letech 1988 se přemístil automobilový průmysl pod Federální ministerstvo všeobecného strojírenství. Před rokem 1990 tvořilo 70% veškeré výroby vozidel auta značky Škoda. V roce 1949 byla výroba osobních automobilů přestěhována do Mladé Boleslavi, ale právě kvůli této chybě došlo v roce 1952 ke krachu firmy. Produkce byla obnovena v Kopřivnici v roce 1957, kdy Tatra vstoupila na trh s vozidlem T603, který se prodával až do roku 1975 a pak byl nahrazen modelem T613. Tento model vydržel s výrobou až do revoluce. Podnik zavedl v roce 1964 nový model 1000 MB, což znamenalo jednu z nejmasivnějších investičních akcí Československé republiky. Z tohoto prototypu byly vyvozeny i další modely Škoda 100 a 110, které se začaly vyrábět roku 1969. Tato vozidla se s menší modernizací vyráběla až do 80. let 20. století (typy 110, 120 a 130). (Pavlínek, 2008, s. 33-36; Králík, 2008, s. 42-86)

### **3.3.3 Vývoj výroby automobilů v ČSR po roce 1990**

Na počátku 90. let se zrodilo SAP - Sdružení automobilového průmyslu, které tvoří 97 firem, z nichž dvě s více než 6 000 zaměstnanci (Škoda Mladá Boleslav a VW). Účelem tohoto svazku je nepřetržitě podporovat rozvoj automobilového průmyslu a zvyšovat konkurenceschopnost českých produktů na trhu. Škoda Mladá Boleslav si zajistila po revoluci strategického společníka, a to Volkswagen, díky němu získala cenné informace a technologie. Na druhé straně Tatra ztrácí konkurenceschopnost, a tím pádem omezuje objem výroby, proto firmě dluhy nezávratně rostou. (Pavlínek, 2008, s. 86-87)

**V roce 1991** Sdružení automobilového průmyslu (SAP) nabývá právní subjektivitu. SAP začal spoluprací s řadou institucí a je spolupořadatelem automobilových výstav v ČR – AUTOSALONu a AUTOTEČu. Roku **1992** bylo v ČR vyprodukováno 200 220 osobních

vozidel, 15 428 nákladních vozů, 1 030 autobusů a 13 452 motocyklů. V roce **1993** se **SAP se stává řádným členem OICA. Rok 1994** byl nejhorším rokem v celkové výrobě motorových vozidel po roce 1989; v ČR bylo zhotoveno 173 766 osobních automobilů, 5 423 ks nákladních vozů. 1 012 ks autobusů a 10 450 ks motocyklů a mopedů. **Milenium** uzákonilo povinné smluvní pojištění a to přineslo výrazné vyřazování starých vozidel z provozu. V roce **2005** byla zahájena komerční výroba osobních automobilů v **TPCA Czech Kolín – Ovčáry**. V roce **2006** překročil počet registrovaných osobních automobilů v ČR hranici 4 milionů ks. V roce **2007** změnila firma KAROSA název na IVECO Czech Republic. Na konci roku **2008** byla zahájena výroba osobních automobilů v **HMMC Nošovice**. (Ešner, 2013)

### **3.4 Velká hospodářská krize a její dopad na automobilový průmysl**

#### **3.4.1 Počátek a příčiny Velké hospodářské krize**

*„Dodnes trvají spory ohledně vysvětlení mechanismu Velké deprese. Slavný ekonom John Kenneth Galbraith ve své knize *The Great Crash : 1929*, publikované v roce 1955 dává počátek Velké deprese za vinu akciovému trhu, zejména chamtivosti spekulantů. Tato analýza je však značně povrchní a zejména postrádá jiné než emocionální argumenty. Modernější analýzy ukazují, že Velká deprese měla více příčin a že její průběh byl značně složitým procesem. Stručná diagnóza zní „selhání systému“.“ (Kohout, 2010, s. 162 -163)*

Ekonomický růst ve světě, hlavně v USA, byl koncem roku 1920 velmi dobrý. Ekonomika USA stoupala velice dynamicky přes 8 let. Sami obyvatelé Ameriky označovali tuto dobu jako „Roaring Twenties“. Bylo to období, ve kterém si mohla typická americká rodina koupit vše, co chtěla. Pojem „nezaměstnanost“ lidé skoro neznali a nic nepoukazovalo na to, že toto období hospodářského vzestupu a blahobytu by mělo jednou skončit. Mezi roky 1921 a 1927 se hodnota cenných papírů amerického trhu skoro ztrojnásobila, což se opět stalo během jednoho roku, a to 1927. K neočekávanému a naprosto rychlému konci došlo 24. října 1929. Tento den později poznamenaný jako „Černý čtvrtek“ měl za důsledek zhroucení akcií během pár hodin, což vedlo k panice a nejrychlejšímu výprodeji v historii USA. I když Americký prezident Hoover ihned reagoval a další den v rozhlasovém proslovu se snažil přesvědčit občany USA, že není

důvod k panice, krize dále postupovala. Na závěr roku 1930 byli američtí investoři chudší minimálně o 40 mld. USD. Pád akcií se zastavil v červnu 1932, kdy akcie ztratily více než 85% ze své hodnoty. (Kohout, 2009, s. 162 -164)

Dopad byl katastrofální. Bankrot mnoha tisíců firem a bank, ztráty celoživotních úspor, neskutečný pokles industriální produkce, nárůst nezaměstnanosti. Miliony farmářů ztratily své farmy kvůli úvěrům z let 1930-1935. Objem výroby automobilového průmyslu, který byl jedním z hlavních tahounů amerického průmyslu, klesal na čtvrtinu (ze 4,5 mil. kusů v roce 1929 na 1,1 mil. v roce 1932). HNP Ameriky v době 1929 – 1933 spadl o 30%. Bankovní trh se téměř zhroutil. V roce 1929 byla míra nezaměstnanosti 3% a posléze kolem roku 1933 víc než 25%.

(Dvořák, 2008, s. 27-28)

### **3.4.2 Opatření státu přijatá na zmírnění dopadu krize v automobilovém průmyslu**

Krize v USA byla překonána v roce 1933, kdy nově zvolený prezident Roosevelt vydává program *New Deal*, který je označován jako první moderní státní aktivizační program v rámci tržní ekonomiky. V tomto programu stát připustil odpovědnost za zmíněný vývoj, ale kladl důraz i na to, aby se příště takové problémy nevyskytovaly. (Walker, 2012)

V průběhu sta známých dní v úřadě (březen až červen 1933) přijala nová vláda jedno opatření za druhým ve snaze vztyčit zlomenou Ameriku opět na nohy. Finance a bankovní systém začaly podléhat zákonům, které ulehčily přístup k úvěrům a zavedly pojištění vkladů. Rooseveltův program obnovy byl pokřtěn na "Nový úděl." (Hrabánková, 2008)

Program **New Deal** byl rozčleněn do 4 základních cílů:

- **Ekonomická obnova:** New Deal stabilizoval banky a uklidnil finanční situaci. Stabilizoval ceny pro průmysl a zemědělství a podporoval úpadek státní správy a samosprávy. Stát také uvolnil obrovské množství výdajů na posilování podnikání.
- **Vytváření pracovních příležitostí:** V roce 1933 byl každý čtvrtý Američan bez práce, proto New Deal vytvořil řadu speciálních agentur, které poskytovaly

pracovní místa pro miliony pracovníků, které zachránily mnoho zoufalých amerických rodin. Rovněž uznal práva zaměstnanců zakládat odbory.

- **Investice do veřejných prací:** New Deal postavil velké množství silnic, mostů, nemocnic, škol, divadel, knihoven, radnic, domů, pošt, letišť a parků po celé Americe, z nichž většina se používá ještě dnes.
- **Zlepšení života občanů:** New Deal se dotkl každého státu, města a vesnice. Týkal se zlepšení života obyčejných lidí a přebudování veřejné sféry. Noví investoři, kteří pracovali na programu New Deal, věřili, že budovali základnu pro velkou demokratickou společnost.

Za téměř 10 let program New Deal změnil tvář Ameriky, položil základ pro její úspěch ve druhé světové válce a prosperitu v poválečné éře. (Walker, 2012)

Už roku 1946 byl v USA položen zákonem („Unemployment Act“) záměr udržet nízkou nezaměstnanost. V roce 1978 byl tento záměr rozšířen následujícím zákonem s názvem *Humphrey-Hawkins act*, který určoval vládě udržet maximální hranici nezaměstnanosti 4% a inflaci 3%. (Walker, 2012)

### **3.4.3 Reakce významných firem v automobilovém průmyslu na kritickou situaci**

Recese trvala od dubna 1920 až do června 1921. Začaly se naplno projevovat její hlavní znaky - masové propouštění a bankroty slabších firem, které podlely v nemilosrdné cenové válce. Klasickým typem tvrdé konkurence byl americký automobilový trh. Tady probíhal duel o jedničku na trhu mezi koncerny GM a Fordem. Ford odpověděl na probíhající recesi snižováním cen vozidel, kdežto GM se zlevňováním svých automobilů pořád otálel. Ford přitom profitoval z pásové výroby svého známého modelu T ("tin Lizzie" – plechová Lízinka), kterou spustil již v roce 1913. Toto spolehlivé vozidlo stálo v roce 1909 ještě 850 dolarů, ale pásová výroba byla schopna snížit v roce 1916 jeho cenu na 350 dolarů a v roce 1924 na pouhých 290 dolarů. Tak přestal Ford poválečnou krizi mnohem lépe než General Motors a v roce 1931 obsadil vůdčí postavení na americkém

automobilovém trhu s tržním podílem 55 %. GM se ocitl na opačném konci a v roce 1931 poklesl jeho tržní podíl na 12 %. Až když správu nad firmou převzal její většinový akcionář Pierre Du Point, povedlo se hrozbu bankrotu odvrátit. Jiné automobilové firmy, hlavně malosérioví výrobci luxusních vozidel, však podobně štěstí neměly a musely svou výrobu přerušit nebo propustit zaměstnance. (Tůma, 2010)

## **3.5 Počátek a příčiny světové hospodářské krize v roce 2008**

### **3.5.1 Období před vznikem současné ekonomické krize**

Slibný rozvoj automobilového průmyslu ohrozila krize v komunikačním systému, do hry vstoupily nové firmy, které mezi sebou začaly komunikovat přes internet. Rozvoj internetu dokázal v průběhu 90. let přinášet zisky tisícům firem po celém světě. *“Stovky z nich založily svůj byznys pouze na internetu. Internetové obchody se rozrůstaly jako houby po dešti (eBay, Amazon), vznikaly první internetové vyhledavače (Yahoo!, Altavista, zárodek Googlu), první zpravodajské portály, rozkvět zaznamenal internetový marketing, emailová komunikace (Yahoo!, Hotmail), outsourcing prostřednictvím internetu (telefonní operátoři a zákaznická podpora z Indie), sdílení hudby. Zároveň s tím došlo k obrovskému celosvětovému boomu mobilní komunikace (Nokia, apod.). To mělo za následek jednu věc: Investovaly se desítky až stovky miliard dolarů do internetových sítí, serverů, programování webových aplikací, obchodu a marketingu. Vše s vidinou návratnosti investice do pěti, maximálně deseti let.“* Kombinace nereálných zisků, neuvážených investic, nepřiměřených očekávání a vzniku doposud neznámých technologií se stala americké ekonomice osudná.

To vedlo k tzv. internetové horečce (bublině) s názvem „dot-com bubble“, která se snažila získávat trh a zákazníky na dobu, až bude internet rozšířen jako masmédiu. Na růst firmy se použily peníze od investorů s cílem prodat firmu na burze dříve, než dojdou investice.

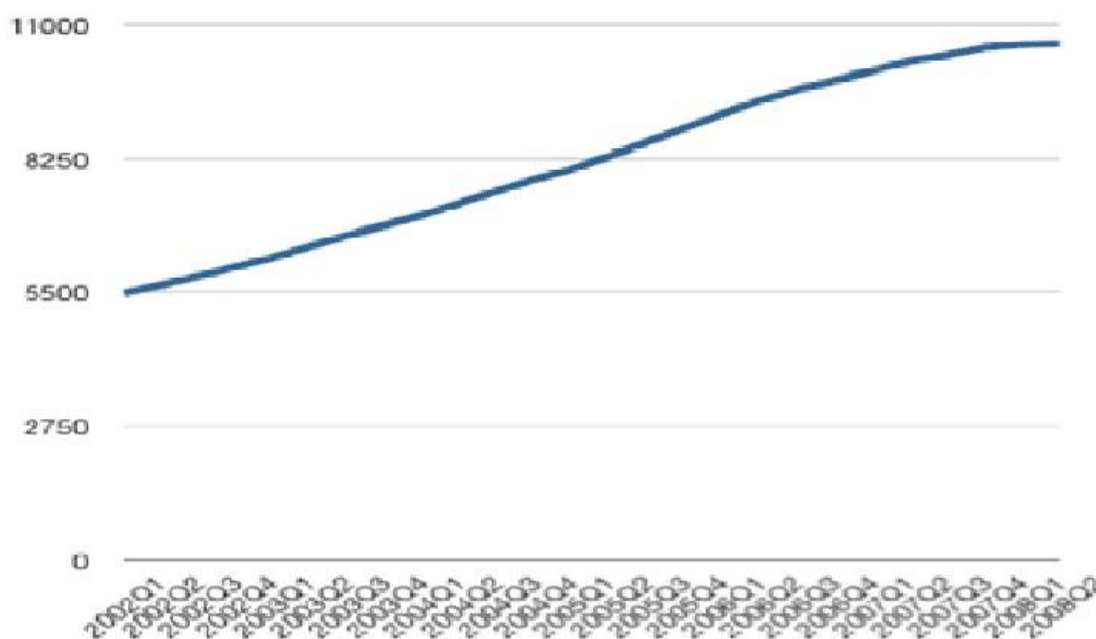
V roce 2000 došlo v USA k pádu nadhodnocených technologických akcií. Některé firmy zbankrotovaly, další se přizpůsobily, ale musely počítat s propouštěním zaměstnanců, firmy plošně omezily investice, domácnosti zredukovaly své náklady, kurz dolaru se snížil

kvůli převodu investic z USA do jiných částí světa. Ekonomická a sociální soudržnost USA po vlně astronomických růstů namířila do recese.(Zemánek, 2008)

### 3.5.2 Vznik, příčiny a vypuknutí krize

Po skončení tzv. dot-com bubble v roce 2001 přistoupila vláda Spojených států amerických k rapidnímu a rychlému snižování úrokových sazeb i k rapidnímu poklesu cen hypoték, což vedlo k nárůstu počtu otevřených hypoték, jak ukazuje následující graf č. 1.

**Graf 1: Nárůst hypoték v USA od roku 2002 do roku 2008 (v tis.)**



Zdroj: Dorňák. *Světová finanční krize: Co stálo na počátku?*. <http://www.investujeme.cz/> [online]. © Copyright 2006-2015 Fincentrum a.s.[cit. 2014-11-1]. Dostupné z: <http://www.investujeme.cz/svetova-financni-krize-co-stalo-na-pocatku/>

K recesi americké ekonomiky v roce 2001 díky rychlému zásahu FEDu nakonec vůbec nedošlo. Spotřeba domácností poklesla jen minimálně, firmy pokryly své investice namísto akcií levnými úvěry. Růst hrubého domácího produktu USA se v roce 2001 díky tomu jen



lehce zvýšil. Konkrétně na hodnotu +0,8 %, za rok 2000 rostlo HDP o 3,7% a od této hodnoty se vydal opět směrem vzhůru. V roce 2002 zvýšila ekonomika USA svůj výkon o 1,6 %, o rok později se zvedla dokonce o 2,5 %. V roce 2004 svítila na ukazateli rychlosti růstu HDP číslice 3,9%. Od dna se odlepily i akciové indexy. A to jak technologický NASDAQ, tak širší Dow Jones index. I trh práce splasknutí akciové bubliny přežil bez větší újmy na zdraví. Počet lidí bez práce sice vyskočil z historicky nejnižších 3,9 % (rok 2000) na 6,0 % (rok 2002), o tři roky později již ale míra nezaměstnanosti v USA činila poměrně příznivých 4,9 % (rok 2005). (Zemánek, 2008)

V některých zemích, zejména v USA a Velké Británii, vedly nízké úrokové sazby k obrovskému čerpání hypotečních úvěrů. Protože v USA neexistují občanské průkazy ani právní institut trvalého bydliště (jako doklad totožnosti se používá řidičský průkaz a daňové identifikační číslo), nebyl pro nikoho problém získat hypotéku. Toho využili v USA nelegálně pracující Mexičané a obyvatelé podobných zemí. Ti si chtěli splnit svůj americký sen, a proto se v roce 2004 – 2006 ve velké míře zadlužovali. (Kohout, 2007)

Americké domácnosti začaly nekontrolovatelně a na dluh utrácet ve dvou oblastech:

**První** oblast představovalo běžné spotřební zboží (automobily, oblečení, elektronika, nábytek, apod). Americké domácnosti se zaměřily na zahraniční zboží, protože domácí výrobci nestačili pokrýt růst spotřebitelské poptávky vyvolané levnými spotřebitelskými úvěry. Díky vysokému kurzu dolaru bylo zahraniční zboží mnohem levnější než zboží tuzemské. V konečném důsledku se tato situace projevila propadem bilance zahraničního obchodu USA z -365 miliard dolarů (rok 2001) na -612 miliard (rok 2004). (Zemánek, 2008)

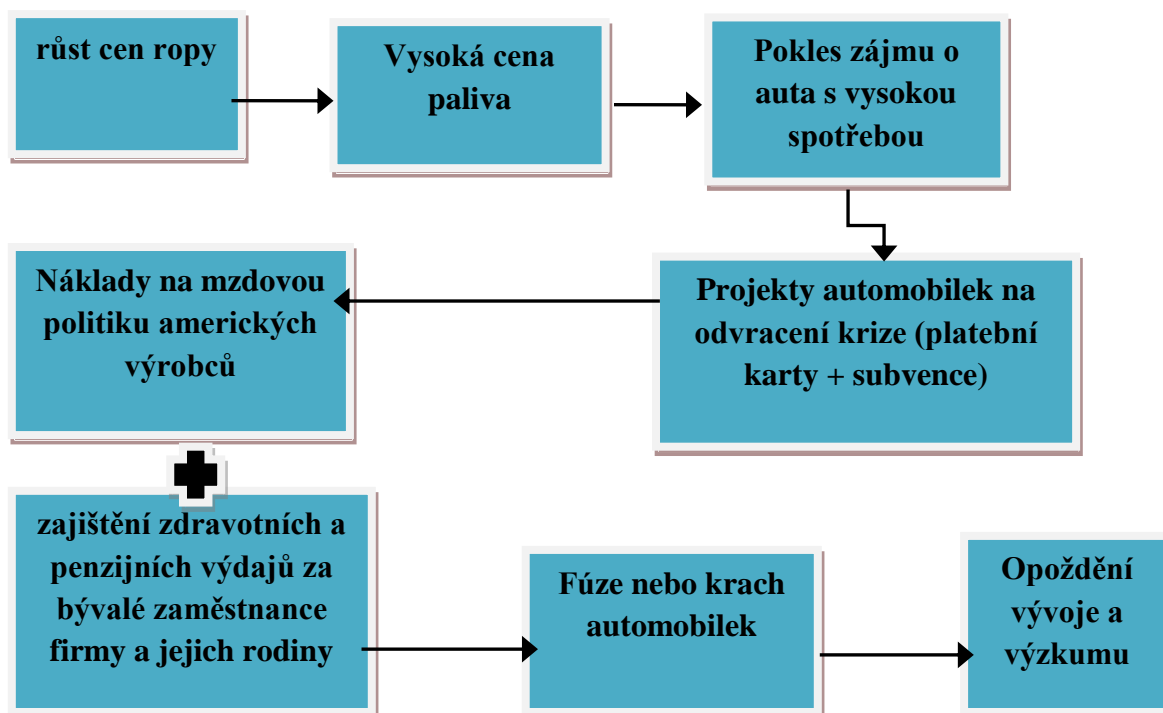
**Dalším** okruhem amerického utrácení na dluh byly nemovitosti. Nízké úrokové sazby přispívaly k historickému úbytku hypotečních úrokových sazeb. Sazba hypotečního úvěru s 30letou fixací klesla v průběhu roku 2003 na 5,50 %, s 15letou fixací na 5,00 % a u hypotéky s pohyblivou mírou dokonce na 3,50 procenta, přičemž standardní sazba se pohybuje v rozmezí 5 až 8 %). (Zemánek, 2008)

Čtyři roky trvající politika levných peněz skončila v USA v roce 2004. Americký FED zvedl základní úrokovou sazbu z velice nízkých 1,00 % (2003) na 2,25 % (2004). V následujících letech s navyšováním pokračoval. V prosinci 2005 půjčoval peníze s ročním úrokem 4,25 %, o rok později za ně musely americké komerční banky platit již 5,25 procenta ročně. Začalo docházet k zřetelnému opožďování plateb hlavně u nejméně bonitních domácností. Bylo také zjištěno neskutečné zvýšení množství propadlých zástav. Zvětšoval se tedy počet zadlužených realit, které si vlastník nemohl dovolit splácet, a tím pádem byly zkonfiskované. Zároveň je však potřeba dodat, že ztráta banky při nedodržení plateb od vlastníků nemovitostí a následující exekuci a prodeji jedné budovy představuje v USA zhruba 15 až 25 % z prvotní ceny reality. To znamená, že ve finančním vyjádření asi 50 000 dolarů na jednu domácnost (1 nesplacenou hypotéku). V kontextu s touto situací se tak do velkých potíží dostaly i největší hypoteční banky Freddie Mac a Fannie Mae, jež přiznaly úbytek ve výši až 11 mld. dolarů. (Zemánek, 2008)

### 3.5.3 Rozšíření krize do automobilového průmyslu v USA v roce 2007

Finanční krize neunikla skoro žádnému odvětví a už vůbec ne takové části, jakým je automobilový průmysl. Stručný vývoj přehledu krize v automobilovém průmyslu lze vidět na schématu č. 1:

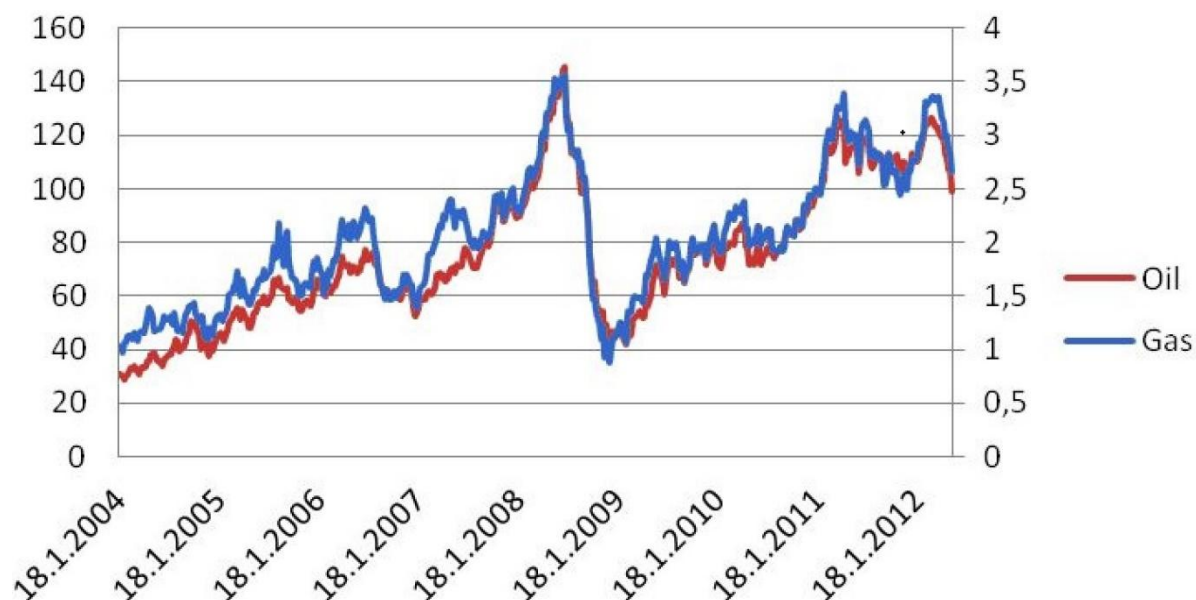
**Schéma 1: Stručný přehled původu krize v automobilovém průmyslu**



Výše zmíněné údaje mají hlavní vliv na průchod krizí v automobilovém průmyslu v USA a jsou rozebrány níže.

**Zřetelně rostla cena ropy** v roce 2008 vzhledem k poklesu její těžby v Nigerii a Iráku a vzestupné poptávce, především ze strany Indie a Číny. Ačkoli v souhrnném celku spotřeba ropy v závěru roku 2007 klesla a zároveň těžba stoupla, podle zákona nabídky a poptávky měla spadnout i její cena, opak však byl pravdou. Cena vzrostla prakticky o 25 % z 88 dolarů na 110 dolarů za barel. Jedna z příčin byl převod investorů z trhů realit a hypotečních trhů na tržiště komodit. To způsobilo neočekávaný růst cen ropy a vytvořilo tzv. fiktivní bublinu. Důsledkem bylo zeslabování dolaru a stoupaní poptávky po ropných derivátech při současném zachování úrovně těžby. Tento stav vedl v roce 2008 k rapidnímu zvýšení ceny ropy, která v červenci docílila svého maxima, jež bylo neuvěřitelné a pohybovalo se kolem rozmezí 140 dolarů za barel. Na tento rychlý postup ceny ropy se lze podívat na níže uvedeném grafu. (Kimberly, 2013)

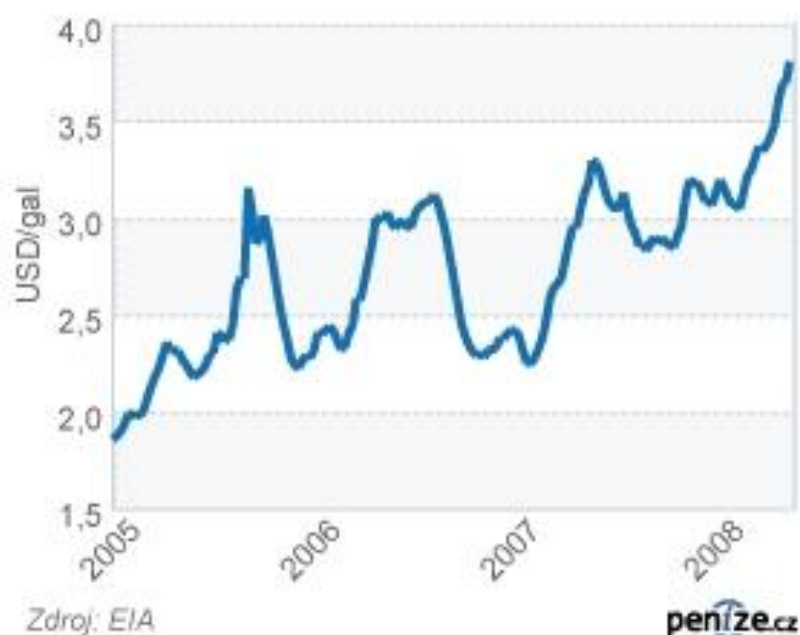
**Graf 2: Vývoj ceny ropy za barel v letech 2004 až 2012 (USD)**



Zdroj: Vaner. Klesnou ceny benzínu a motorové nafty?. <http://www.akcieatrhy.cz/cz/home> [online]. © 1.9.2009-2015. [cit. 2014-11-1]. Dostupné z: <http://www.akcieatrhy.cz/cz/klesnou-ceny-benzinu-a-motorove-nafty>

**Související vzestup poptávky po ropných výrobcích**, jako je nafta, benzín nebo těžké oleje, přispíval k vysoké ceně paliva. Částka za galon benzínu (3,78 l) se v roce 2008 dostala až k hranici 3,7 dolaru. Tyto hodnoty jsou zobrazeny na grafu č. 3.

**Graf 3: Vývoj ceny za galon benzínu v USA v letech 2005 - 2008**

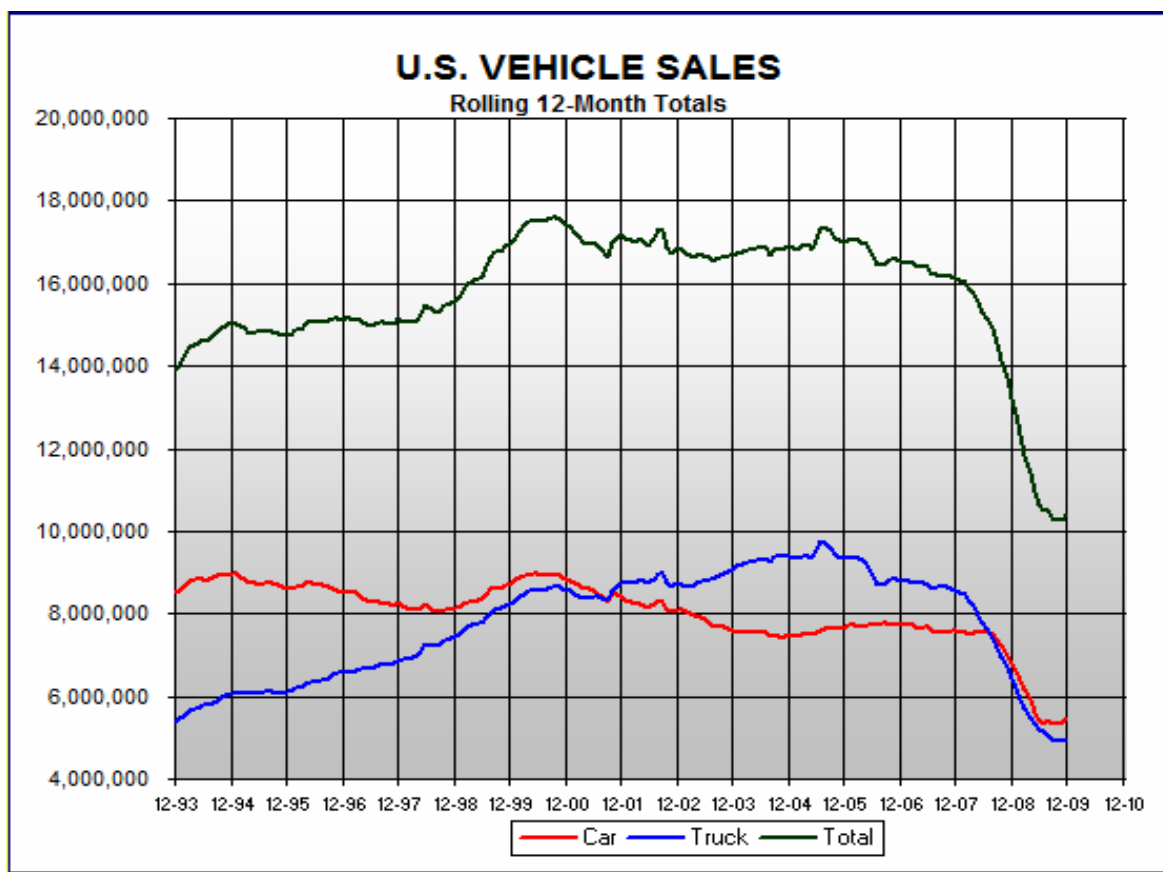


Zdroj: Stuchlík. *Drahý benzín likviduje benzínové pumpy*. [www.penize.cz](http://www.penize.cz) [online]. © copyright 2000-2015. [cit. 2014-11-5]. Dostupné z: <http://www.penize.cz/spotrebitel/42695-drahy-benzin-likviduje-benzinove-pumpy>

To bylo důvodem jasného **poklesu zájmu o automobily s vysokou spotřebou pohonných hmot**, jež se prodávají především v USA. Jak ukazuje níže uvedený graf, byly dlouho dobu hodně oblíbené typy vozidel, jako je SUV, VAN a Pickup (v grafu jako „Truck“). Tato vozidla začala kvůli dopadu nárůstu cen paliv ztrácet na popularitě a na přední místo se tak dostal segment s nižší nebo vyšší střední třídou. To mělo samozřejmě vliv na prodej i produkci těchto typů automobilů. Společnost GM zrušilo některé výrobní směny ve 4

továrnách a muselo propustit až 3550 zaměstnanců. Zamýšlená redukce výroby zmiňovaných automobilů byla cca o 15% nižší.(Bunkley, 2008)

**Graf 4: Vývoj prodejů automobilů v USA podle typu (osobní automobily, nákladní, celkem) v letech 1993 až 2010 (v prosinci daného roku)**



Zdroj: Niedermeyer. *Chart of the day: Trucks are back, baby.* [http://www.thetruthaboutcars.com/\[online\]](http://www.thetruthaboutcars.com/[online]). © 2004 - 2015 The Truth About Cars. [cit. 2014-11-5]. Dostupé z: <http://www.thetruthaboutcars.com/2010/12/chart-of-the-day-trucks-are-back-baby/>

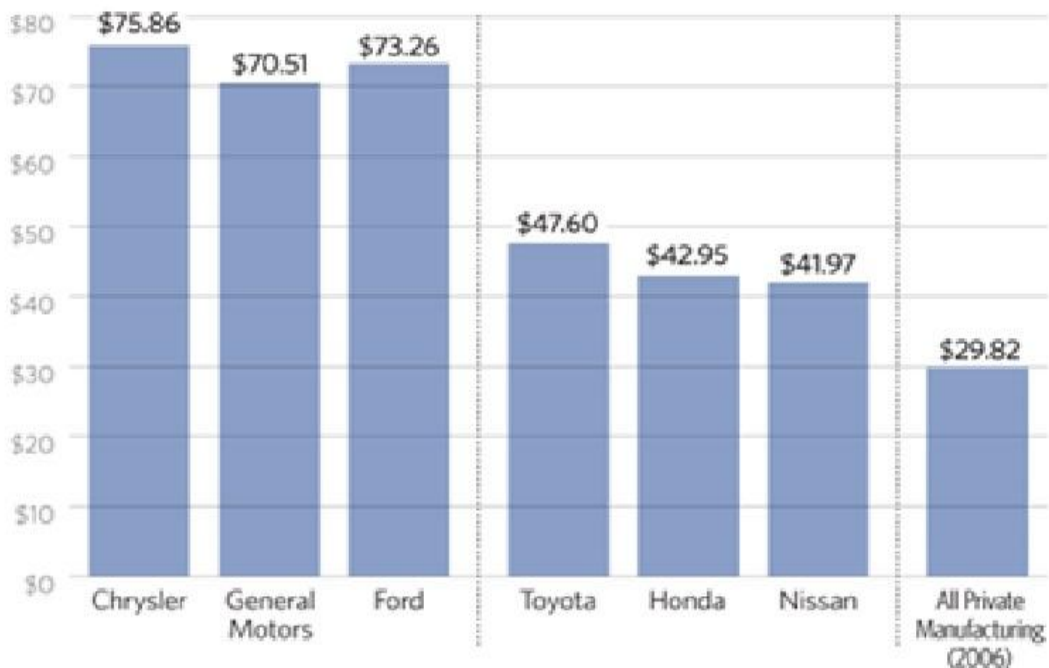
**Ostatní koncerny, například automobilka Chrysler, vymyslely projekty,** jejichž náplní bylo uhrazení zbytku ceny za benzin podobou subvencí, kde zákazník platil pouze 2,99 dolarů za galon (3,781), po období 3 let a zbytek vyrovnal koncern Chrysler. Klienti Suzuki byli obdarováni platebními kartami Mastercard nebo Visa se sumou od 320 do 470 dolarů, podle toho, jaký model si zákazník vybral. Koncern GM v minulosti poznal, že taková

strategie nemůže přinést zvýšení prodeje automobilů při současném zdražení pohonných hmot. (Stuchlík, 2008)

**Přebytečná produkce** automobilů zapříčinila zvětšující se poptávku spotřebitelů

**Byly vynaloženy obrovské náklady na mzdovou politiku některých amerických výrobců**, které byly neporovnatelně vyšší než u jejich konkurence. Zatímco současná průměrná hodinová mzda japonských značek (Nissan, Toyota), v USA se pohybuje okolo 48 USD, GM v roce 2007 zaplatil za hodinu práce svého zaměstnance okolo 70 USD. Základní plat pracovníka v GM činí přibližně 28 USD/hodinu. K němu je nutno započítat příspěvek na zdravotní pojištění v hodnotě 6 USD/hodinu a dalších 7 USD na penzijní pojištění, tím pádem dojdeme k sumě 41 dolarů na hodinu. Podobnou částku získají zaměstnanci i ostatních automobilových firem v USA. Co je potom těch 29 USD/hodinu, které chybí do 70USD/h? Jednalo se o zajištění zdravotních a penzijních výdajů za bývalé zaměstnance firmy a jejich rodiny. Součet těchto bývalých zaměstnanců u amerických automobilek koncem prvního čtvrtletí roku 2007 přesahoval 0,5 milionů lidí. Na následujícím grafu je možné nahlédnout na průměrnou mzdu amerických i japonských automobilek v roce 2007.(Sherk, 2012)

**Graf 5: Průměrná hodinová sazba na dělníka dílčích automobilek v letech 2006/07 v dolarech**



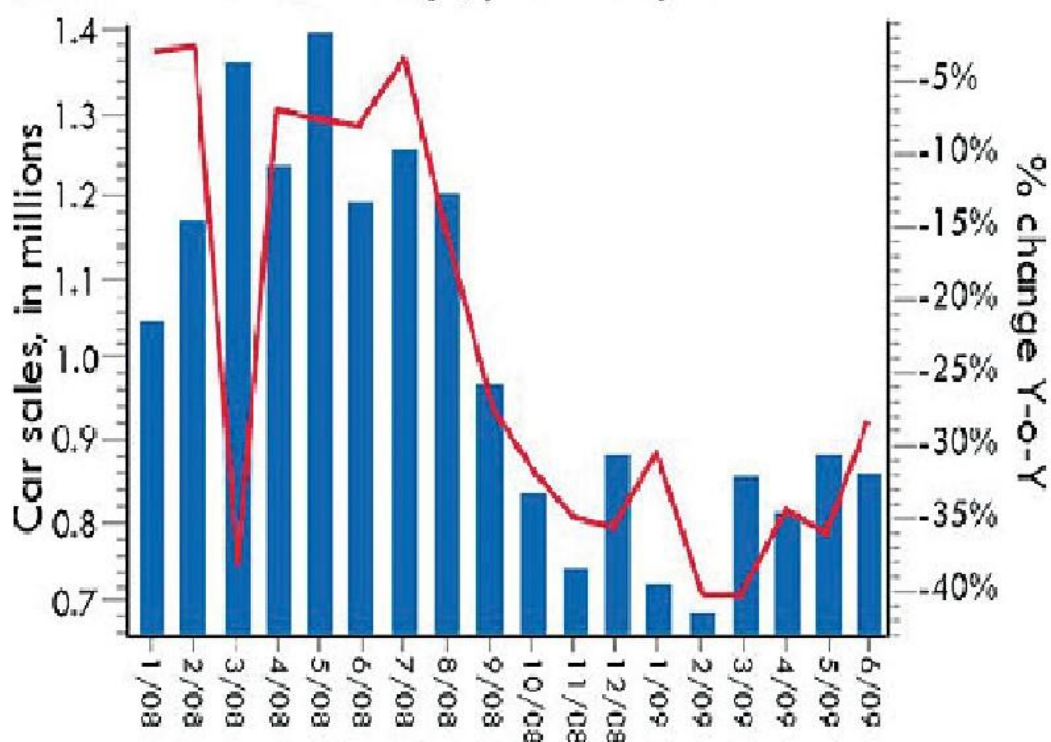
Zdroj: Sherk. *Auto Bailout or UAW Bailout? Taxpayer Losses Came from Subsidizing Union Compensation*. <http://www.heritage.org/> [online]. © copyright 2003-2015. [cit. 2012-June-13]. Dostupné z: <http://www.heritage.org/research/reports/2012/06/auto-bailout-or-uaw-bailout-taxpayer-losses-came-from-subsidizing-union-compensation>

Tyto náklady a podobné režie zvětšily cenu na jakýkoli zhotovený vůz zhruba o 1200 dolarů. Z těchto důvodů (nevýhodné bývalé i současné zaměstnanecké smlouvy vůči zaměstnavatelům) s sebou nesou obrovské neproduktivní náklady automobilek a tím pádem znevýhodnění vůči evropské či asijské konkurenci. Americké automobilky nemají z výše uvedeného důvodu dostatek zdrojů na výzkum, vývoj atd. Ve svých důsledcích to může také dopadnout tak, že firma zkrachuje nebo je pohlcena silnějším konkurentem, jak se to stalo koncernu Chrysler, kterou pohltil evropský Fiat.

Jedinou výjimkou je snad automobilka Tesla, produkující automobily poháněné elektřinou, v USA se sítí dobíjecích stanic pro klienty zdarma. Tato značka uzavřela jiné kolektivní smlouvy a není zatížena závazky z minulosti, proto také značně prosperuje. V současné době značka Tesla staví obrovskou továrnu na výrobu lithiových baterií, kde se chce dostat cca na třetinu současných cen vozidel.

V současném období by se samozřejmě automobilky rády očistily od těchto nákladů. Problém je v tom, že změna je možná pouze se svolením odborové organizace United Auto Workers (UAW), jež se ovšem zákrokům do mzdových výhrad svých příslušníků zřetelně brání. Veškeré výše zmíněné fakty měly za následek hojný pokles odbytu v automobilovém průmyslu. Tyto skutečnosti dokazuje tento graf, který ukazuje měsíční vývoj prodeje vozidel v USA (2008 -09). (Chádí El-Moussawi, 2009)

**Graf 6: Měsíční prodej amerických vozidel (v mil.) v roce 2008 a půl roku 2009 a procentuální měsíční změna**



Zdroj: Erik Sass. *News Analysis: Iffy Recovery, Ad Blues*.

<http://www.mediapost.com/publications/mediadailynews/> [online]. ©2015 MediaPost Communications. All rights reserved. [cit. 2009-July-22]. Dostupné z:

<http://www.mediapost.com/publications/article/110134/news-analysis-iffy-recovery-ad-blues.html>

Tento neuvěřitelný úpadek prodeje vozidel v sledu desítek %, jenž byl největší za předešlých 26 let, měl společně s nedostatkem peněz obrovský dopad pro veškeré USA koncerny. Netrvalo dlouho a deprese v automobilovém průmyslu naplno propukla. (Chádí El-Moussawi, 2009)



## 3.6 Dopad světové hospodářské krize v roce 2008 na výrobu vybraných států a produkci vybraných značek

### 3.6.1 Dopad krize na výrobu ve vybraných zemích v letech 2008 až 2009

Automobilový průmysl se po nemovitostním sektoru řadí k druhému pilíři americké ekonomiky. Zaměstnává několik milionů obyvatel USA a podílí se asi třemi procenty na HDP. Ani to však není důvod, aby nadále existoval v podobě několika nekonkurenceschopných automobilek, jejichž problémy trvají mnohem déle než samotná krize. V následující tabulce lze vidět rozdíl ve výrobě automobilů v různých státech na přelomu roku 2008 až 2009.(vlastní zdroj)

**Tabulka 2: Země s největší výrobou vozidel v roce 2008 – 2009**

Země	Rok 2008	Rok 2009	Rozdíl oproti 2008
Čína	9 299 180	13 790 994	+ 35,3 %
USA	8 672 141	5 709 431	-34,2 %
Jižní Korea	3 826 682	3 512 926	-8,2 %
Indie	2 332 328	2 641 550	+13,3 %
Japonsko	11 575 644	7 934 057	-31,5 %
Německo	6 045 730	5 209 857	-13,8 %
Brazílie	3 215 976	3 182 923	-1,0 %
Španělsko	2 541 644	2 170 078	-14,6 %
<b>Dohromady všechny země</b>	<b>70 729 696</b>	<b>61 762 324</b>	<b>-12,7 %</b>

Zdroj: *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](http://www.oica.net/wp-content/uploads/all-vehicles-2008-2009_3.pdf)

Spotřebitelé přestávali kupovat americká auta již dlouho před krizí. Ne však proto, že by na ně neměli prostředky, ale proto, že v nich nechtěli jezdit. Líbila se jim více japonská a

evropská auta. Krize na jejich vkusu nic nezměnila. Američané i v současnosti preferují cizí vozy, jak dokládá dubnový test amerického časopisu Consumer Report. Mezi deseti auty hodnocenými spotřebiteli jako nejlepší bylo pouze jedno americké. Mezi deseti nejhoršími osm. Američané nevnímají zahraniční auta pouze jako levnější a hospodárnější, ale i jako méně poruchová, výkonnější a kvalitnější. Tomu nasvědčují i vyšší prodeje dovážených aut a jejich rostoucí podíl na americkém trhu. Přežití amerických automobilek nezávisí na tom, kdy krize skončí, ale kdy, případně jestli vůbec, začnou spotřebitelé upřednostňovat domácí značky před zahraničními. Šanci, kterou k tomu tyto automobilky dostaly dříve, promarnily. Americký automobilový průmysl, v porovnání s ostatními odvětvími, vynakládal největší sumy na inovace a vývoj. To, soudě dle stížností spotřebitelů na časté poruchy vozů, velký úspěch nepřineslo. (Dvořák, 2009)

### **3.6.2 Dopad ekonomické krize na prodej vybraných značek na přelomu roku 2007/08**

V automobilovém průmyslu v roce 2008 došlo k obrovskému propadu odbytu vozidel. Z tabulky č. 3 lze shledat, že nejhlubší propad zaznamenala německá automobilka Porsche.

**Tabulka 3: Propad odbytu prodeje aut v roce 2008 v % oproti předešlému roku v září**

<b>Automobilové firmy</b>	<b>Procentuální snížení odbytu prodeje aut v roce 2008 oproti minulému roku</b>
Toyota	-32%
Chrysler	-33%
Ford	-34%
General Motors	-16%
BMW	-30%
Porsche	-45%
Honda	-24%

Zdroj: Mirek Mikeska. *Automobilový průmysl vs finanční krize*. <http://www.investujeme.cz/> [online]. © copyright 2006-2015 Fincentrum a.s.[cit. 2008-10-16]. Dostupné z: <http://www.investujeme.cz/automobilovy-prumysl-vs-financi-krize/>

Jak už bylo zmíněno, výrobci vozidel v USA i v Evropě na klesající poptávku reagovali vysokými slevami a lákavými výhodami. Automobilový průmysl obstarává ve Spojených státech a většiny státech Evropské unie velké množství pracovních míst. Například ve Francii obstarává pracovní pozice pro 9% ze zaměstnaných, ve Velké Británii pro 3%, v Německu 2%. USA a Itálie mají tuto hranici okolo 1 % pracujících. Z toho důvodu musely také vlády jednotlivých zemí tuto vzniklou situaci vyřešit. (Mikeska, 2008)

## **3.7 Snahy vybraných zemí o překonání krize**

### **3.7.1 Finanční dotace**

V USA se vláda rozhodla pomoci svým automobilkám velmi výhodnými půjčkami ve výši 25 mld. USD, které měly být použity na vývoj ekologických automobilů. Vzhledem k velmi drahým úvěrům v té době se jedná o obrovskou pomoc pro americké automobilky, které se potýkaly s problémy už před začátkem krize. Plán na rozdělení finanční pomoci byl takový, že Ford, General Motors a Chrysler získaly každý až 5 mld. USD a dodavatelé mohli počítat se zbylými 10 mld. USD. Ke splácení by mělo dojít až po prvních pěti letech od vypůjčení a úroková míra je vyměřena na příznivých 4 %, což je asi třetina ve srovnání se současnou výší úrokových sazeb na trhu. (Mikeska, 2008)

**Francie** zareagovala na americkou finanční injekci poskytnutím 400 mil. EUR na vývoj ekologických automobilů v nadcházejících čtyřech letech. Prezident Sarkozy to uvedl na probíhajícím pařížském autosalonu. Dále informoval, že se zasadí o zvýšenou podporu EU směrem k evropským automobilovým výrobcům, pokud jde o vývoj ekologických pohonů a vozů. Přiznal, že pomoc Francie je odpovědí na pomoc Američanů svým automobilovým koncernům. (Mikeska, 2008)

Automobilové společnosti působící v **ČR** plánovaly do konce roku 2008 propustit až 2500 zaměstnanců. Na výrobce v Česku působily kromě světové krize také zdražování surovin a silná měna. Škoda Auto se rozhodla pro snížení výroby o 13 000 automobilů v následujícím roce. Přesto se celkově vyrobilo více než v roce předchozím a podobný trend očekávala i automobilka TPCA v Kolíně. V listopadu se rozběhla výroba automobilů

Hyundai v Nošovicích. Trend zvyšující se produkce se nezměnil ani v roce 2008, kdy za období leden až konec září výroba aut v Česku vzrostla o 9,6 % ve srovnání se stejným obdobím roku 2007. (Mikeska, 2008)

### **3.7.2 Zavedení šrotovného ve vybraných státech**

Dalším důležitým krokem do automobilového průmyslu v některých zemích bylo šrotovné, které mělo pomoci situaci řešit a je bonusem za to, že si lidé nechají zlikvidovat své staré vozidlo a koupí si nové. Šrotovné zahrnuje mnoho výhod:

- **stát šrotovným přispívá k obnově a omlazení vozového parku**
- **je tím podpořen prodej energeticky úspornějších a ekologičtějších vozidel**
- **je to opatření, které zvyšuje bezpečnost silničního provozu**
- **příspěvek se státu vrací v podobě 19% DPH, které zákazník při koupi nového auta musí zaplatit**
- **šrotovné podporuje výrobu automobilek a dalších firem na ně navázaných**

Šrotovné bylo schváleno jen v pár zemích (např. USA, Německo). V České republice byl tento prostředek rovněž prosazen, bývalý prezident Václav Klaus však tento zákon vetoval. Mezi ekonomy způsobilo šrotovné obrovskou vlnu diskusí a kritiky. Jednalo se o tom, zda nejde jenom o populistický postup vlády. Mnoho hospodářsky vzdělaných lidí se obávalo možného budoucího zadlužení národa. I když budou zakoupena nová vozidla v době spuštění šrotovného, budou i částky za DPH z nově prodaného vozidla nabity v tomto období, ale z pohledu výnosu státu budou zmenšeny o proplacenou premií. (Novotný, 2009)

### **3.7.3 Dopad šrotovného na Evropu a USA**

Důsledkem šrotovacího bonusu je znovuvytvoření poptávky po nových vozidlech. Toto by mělo vyvolat obnovu na trhu s automobily v aktuální době, ale v budoucnu dojde k přesycení trhu, což se může ukázat jako pozdější odbytový problém.

V USA se šrotovné zavedlo v červenci 2009 a taky ukončilo v srpnu téhož roku. Zákazníci mohli dostat subvenci v podobě 4500 dolarů, když koupili úsporný osobní automobil a nákladní automobil do 3,5t. Po ukončení šrotovného v USA odbyt automobilů meziročně klesl v září o více než 23%

Domněnky zkušených ekonomů se staly skutečností a bylo potvrzeno, že po skončení projektu dojde opět k úbytku poptávky po vozidlech. Skoro stejné dopady projektu byly zaregistrovány ve státech Evropské unie. Největší úpadek se projevil v automobilovém průmyslu v Německu a Itálii. Německo spustilo šrotovné začátkem roku 2009 a projekt ukončilo v září téhož roku. Výše zmíněný pokles ukazuje následující tabulka. (Lavička, 2010)

**Tabulka 4: Prodej nových automobilů na evropském trhu v roce 2010**

Země	Prodej (tis.)	Meziroční změna v %
Německo	2686	-25,2 %
Francie	2023	-2,4 %
Británie	1907	3,4 %
Itálie	1829	-8,2 %
Španělsko	913	-5,9 %
Belgie	518	15,2 %
Nizozemsko	473	24,7 %
Polsko	298	2,0 %
Česká republika	154	4,9 %
Slovensko	56	-20,1 %

Lavička. *Účinek šrotovného vyprchal. Prodej nových aut v EU klesl i o čtvrtinu.* [Http://ihned.cz/](http://ihned.cz/) [online]. © copyright 1996-2015 Economia, a.s. [cit. 2014-12-2]. Dostupné z: <http://byznys.ihned.cz/c1-48777160-prodej-vozu-prestane-klesat-v-pristimroce>.

### 3.8 Opatření států přijatá na zmírnění dopadu krize ve vztahu k automobilovému průmyslu

Automobilový průmysl se významným způsobem podílí na výkonu ekonomiky států. Jeho ochromení tedy znamená pro řadu zemí nejen výrazný zásah do vývoje a výkonu ekonomiky, ale také do rozpočtu státu. Automobilový průmysl zaměstnává obrovské množství lidí a je napojen na celou řadu firem (dodavatelů). Snižování výroby a masivní propouštění pracovníků automobilek se dostává do problémů další odvětví. Dodavatelé automobilek jsou nuceni propouštět své zaměstnance a omezit nebo dokonce zastavit výrobu. Proto státy přistupují k opatřením, které mají posílit poptávku na trhu automobilů a tím trh automobilů oživit. (Válová, 2009)

**Rusko** již dříve zvýšilo clo na dovoz automobilů. V průběhu roku 2009 také vynaložilo ze státní pokladny přibližně 12,5 miliardy rublů na nákup automobilů tuzemské výroby pro státní úřady, čímž chtělo posílit poptávku v automobilovém průmyslu.

Záchraný balík schválený Sněmovnou reprezentantů ve **Spojených státech amerických** zase počítal mimo jiné s daňovými úlevami a podobnými výhodami při nákupu automobilu. (Válová, 2009)

Pod podmínkou, že v následujících pěti letech nebudou automobilky Renault, PSA Peugeot, Citroen a filiálka Renault Trucks zavírat továrny a propouštět zaměstnance, jim **Francie** přislíbila poskytnutí půjčky v celkové výši 6,5 miliard eur. Dále se počítalo s podporou financování splátkového prodeje vozidel, který využívá většina Francouzů, a s podporou subdodavatelů v automobilovém průmyslu. (Válová, 2009)

**Německá vláda** vydala opatření „Zajištění zaměstnanosti prostřednictvím posílení růstu“ (z listopadu 2008) a „Pakt pro zaměstnání a stabilitu v Německu za účelem zajištění pracovních míst, posílení růstových faktorů a modernizaci země“ (z ledna 2009). Opatření se týkala např. osvobození nově nakoupených vozidel od placení daně z motorových vozidel pod dobu 1-2 let (1. balíček) nebo možnosti získání státní „prémie“ ve výši 2500 Euro. O tu je možné požádat v případě, že si žadatel zakoupí nový vůz a původní (minimálně 9 let starý) automobil nechá na vlastní náklady sešrotovat (2. balíček). (Válová, 2009)

**Britský automobilový průmysl** zaměstnává 850 tisíc lidí a představuje 10 % vývozu země. Na počátku března 2009 schválila Evropská komise britskou pomoc pro

automobilový průmysl, která bude spočívat v garanci úvěrů. Dále oznámila záměr poskytnout dotaci automobilce Jaguar Land Rover na výrobu nového ekologického vozu.

Příspěvek na likvidaci vozů starších 10 let se rozhodla poskytovat **lucemburská vláda**. Vzhledem k tomu, že se v Lucembursku automobily nevyrábějí ani nemontují (v tomto ohledu šlo tedy spíše o podporu francouzského automobilového průmyslu), bylo tedy možné považovat za hlavní snahu vlády snížit emise CO<sub>2</sub> a zlepšit energetické bilance. (Válová, 2009)

Také v našem národním protikrizovém plánu se počítalo s podporou automobilového průmyslu ve formě možnosti odečtu DPH u nově kupovaných osobních automobilů. Opatření **vlády České republiky** konkrétně vedlo k tomu, že od 1. 4. 2009 měly mít firmy a živnostníci možnost odpočtu DPH při pořizování osobních vozidel pro firemní účely. Toto opatření zůstalo zachováno i v současnosti. (Válová, 2009)

### **3.9 Historie a základní údaje o společnosti Agrega a.s.**

Agrega a.s. vznikla vyčleněním závodu Bludov z původního podniku STS Šumperk rozhodnutím Fondu národního majetku (dále FNM) v rámci velké privatizace v roce 1991. Firma následně přešla v letech 1992-1993 formou kuponové privatizace do rukou nových vlastníků.

Vlastní historie podniku se datuje do dvacátých let minulého století, kdy byla založena p. Františkem Stonem firma na výrobu zemědělských strojů, z tohoto období se dochovaly nejstarší stavby podniku. Firma byla po roce 1948 novou vládnoucí stranou znárodněna.

Novodobá historie se začíná psát začátkem 70. let minulého století, kdy bylo rozhodnuto o výstavbě nové moderní výrobní a opravárenské haly, včetně trojpodlažní administrativní budovy. Firma se přeorientovala na běžné a generální opravy vstříkovacích čerpadel, startérů, dynam a alternátorů a stala se tak největší opravnou svého druhu v bývalém Československu. Současně se zde prováděly běžné a generální opravy východoněmeckých traktorů RS, Zetor 25 a Super 50. Současně jedno patro administrativní budovy sloužilo jako ubytovna pro učně a dělníky ze "spřátelených zemí", hlavně Vietnamu. V této době měla firma až 140 pracovníků. V této činnosti podnik pokračoval i v 90. letech. Nicméně

se změnou struktury dopravních prostředků po roce 1993, snižováním počtu nákladních aut Tatra, Liaz, Praga V3S, Avia a českých traktorů Zetor docházelo ke snižování výroby. České výrobky (motorová vozidla) přestávaly být konkurence schopné a noví majitelé, hlavně zemědělských firem, začali nakupovat vozidla cizí provenience. V této době byly majetkové podíly jednotlivých fondů a velké části restituentů sloučeny a odkoupeny do majoritního vlastnictví p. Ing. Jiřího Pavlíka a p. Františka Pavlíka. Následně byla provedena povinná nabídka odkupu akcií od jednotlivých majitelů akcií, tzv. "diků". Firma reagovala výstavbou servisu Bosch včetně nové investice za 10 mil. Kč tak, aby byla zachována konkurenceschopnost. Nicméně přesto docházelo k poklesu výroby a noví majitelé hledali cestu, jak firmu udržet při životě. Bylo přijato rozhodnutí o novém programu, a to výstavbě autosalonu, včetně servisu Peugeot za dalších cca 7 mil. Kč, který byl otevřen v říjnu 1998 jako pobočka firmy Artcom Olomouc. K osamostatnění a získání koncese Peugeot poté došlo v roce 2003 po krachu firmy Artcom s.r.o. Olomouc.

V následujících letech se nová činnost úspěšně rozvíjela, ale u vlastní základní výrobní orientace firmy, tj. GO a běžné opravy agregátů, docházelo díky vnějším vlivům k neustálému poklesu výroby. Opět přišlo nové rozhodnutí, a to výstavba servisu zn. Citroen, včetně další investice do Stanice měření emisí pro benzinové a dieselové motory. Rozhodnutí se ukázalo jako správné a dnes je Agrega a.s. největší SME v okrese Šumperk.

V roce 2012 došlo k odkoupení akcií pana F. Pavlíka panem Jiřím Pavlíkem, který se stal s cca 80 % akcií majoritním vlastníkem. Pod jeho vedením došlo v roce 2013 k nové, 3třímilionové investici, výstavbě tzv. Blueboxu. Ten nově reprezentuje značku Peugeot jako největší prodejní a servisní zastoupení ze všech automobilových značek v okrese Šumperk. V současné době dochází ve firmě k výstavbě ruční myčky vozidel dle nových ekologických předpisů. Roční obrat společnosti, která má v současné době 35 zaměstnanců, činí cca 70 milionů Kč. (Vlastní zpracování z výročních zpráv Agrega a.s.)



## 4 .Vlastní práce

### 4.1 Dopad ekonomické krize na automobilový průmysl v ČR

V tabulce č. 5 se lze podívat, jak se recese projevila na hrubém domácím produktu České republiky. V roce 2008, kdy se překážky začaly převádět z bankovních a finančních odvětví do reálné ekonomiky, zmenšila narůst českého HDP o 3,4%. V příštím roce už Česká republika upadla do krize a s porovnáním s minulým rokem HDP pokleslo o -4,1 %.

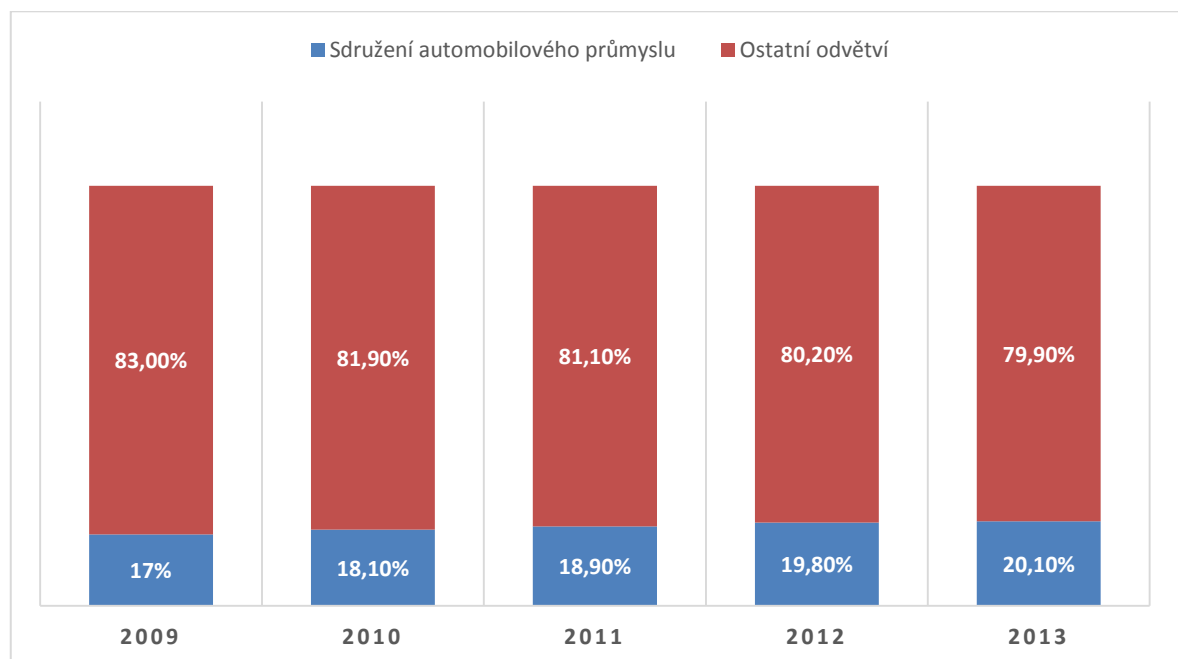
**Tabulka 5: Vývoj HDP v České Republice (meziroční změna v %)**

2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
2,9%	4,0%	6,0%	6,1%	6,5%	3,1%	-4,1%	2,3%	1,7%	-1,1%	-0,9%	2,0%

Zdroj: Vlastní zpracování

V České republice se nejlépe vyvíjí ten sektor průmyslu, který má vysokou přidanou hodnotu. Dominantní pozici ve sféře českého hospodářství má automobilový průmysl, jenž se účastní na celkové průmyslové výrobě ČR zhruba 1/5(viz níže uvedený graf). Ekonomický rozvoj v tomto sektoru tak pochopitelně má vliv na konečný stav celkové průmyslové výroby v České republice.

**Graf 7: Celková průmyslová produkce ČR v letech 2009-2013(ostatní odvětví + Auto SAP)**

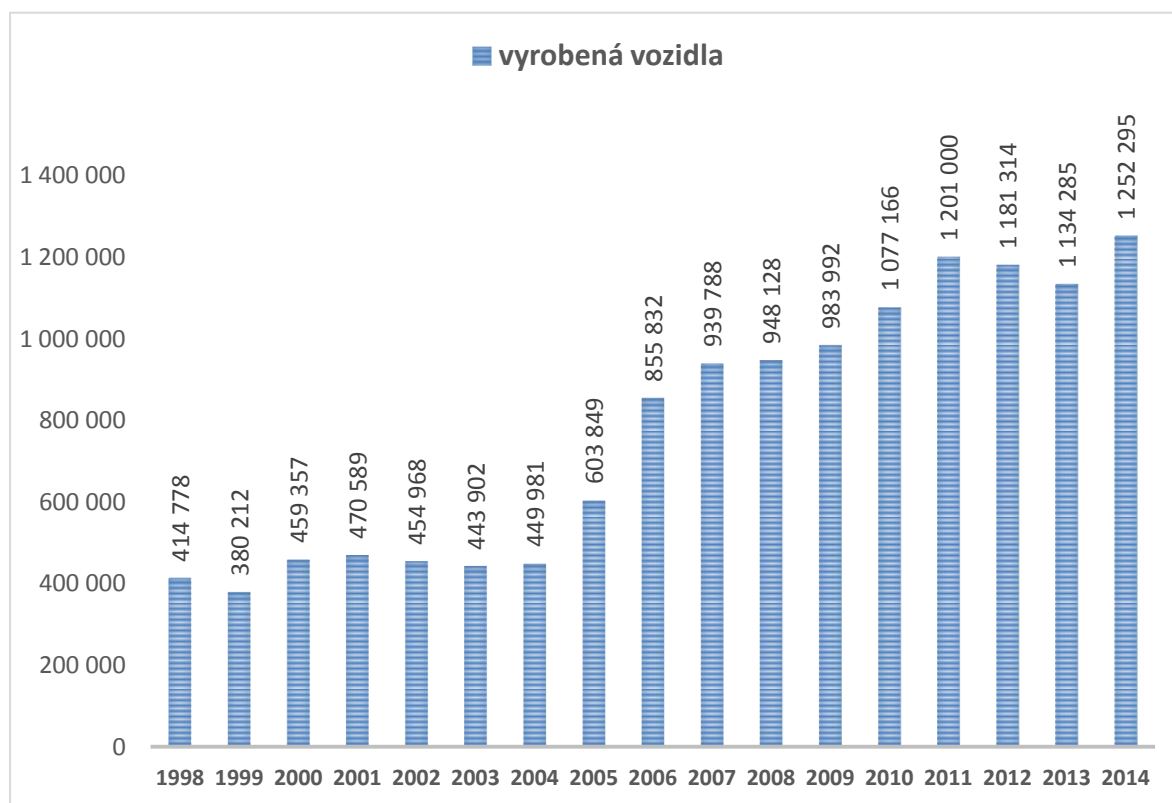


Zdroj: Vlastní zpracování

### 4.1.1 Dopad krize na výrobu motorových vozidel v ČR

Krize se samozřejmě dotkla z velké části hlavně automobilového průmyslu a tím pádem také poklesu výroby, tržeb, zaměstnanců a mezd. Jak se recese dotkla výroby motorových a přípojných vozidel, je možné spatřit výše na grafu č. 8.

**Graf 8: Počet vyrobených motorových a přípojných vozidel v ČR během let 1998 – 2014**



Zdroj: Vlastní zpracování

V České republice bylo od roku 1998 do roku 2014 vyrobeno cca 13,5 milionů ks motorových vozidel a z toho 99% osobních a malých užitkových automobilů (zbývající 1% si mezi sebe rozdělují výroba autobusů, nákladních automobilů a motocyklů). Od roku 1998 do roku 2004 se vyrábělo kolem 450 000 vozidel, ale v roce 2005 je pak vidět zřetelný přírůstek, jenž má spojení s příchodem nových automobilových koncernů do ČR (TPCA v Kolíně a posléze Hyundai v Nošovicích). V roce 2014 se v tuzemsku vyrobilo nejvíce vozidel, a to 1 252 295 ks, ve srovnání s rokem 2005 bylo tak vyprodukováno více

než dvojnásobek automobilů. Na následující tabulce č. 6 je zobrazeno, jak se krize dotkla tuzemské výroby na přelomu roku 2007/08.

**Tabulka 6: Souhrnné údaje k prodeji a výrobě jednotlivých kategorií automobilů**

Česká republika	Rok 2008			Přelom roku 2008/07		
	Výroba	Tuzemský prodej	Export	Výroba	Tuzemský prodej	Export
Celkový počet motorových vozidel	948 128	61 023	958 083	0,89%	-12,82%	9,22%
Osobní + užitková vozidla	98,93%	95,60%	99,19%	0,97%	-13,38%	9,37%
Nákladní auta	0,29%	1,50%	0,16%	-13,60%	17,53%	-36,13%
Autobusy	0,37%	1,16%	0,36%	9,87%	7,13%	29,03%
Motocykly a mopedy	0,16%	0,23%	0,15%	-27,06%	-7,05%	-28,63%
	Rok 2009			Přelom roku 2009/2008		
Celkový počet motorových vozidel	983 992	62 007	1 078 510	3,78%	1,61%	12,57%
Osobní + užitková vozidla	99,42%	97,22%	99,53%	4,12%	2,51%	12,86%
Nákladní auta	0,11%	0,91%	0,08%	-60,14%	-38,95%	-45,94%
Autobusy	0,31%	1,02%	0,28%	-12,27%	-11,37%	-13,74%
Motocykly a mopedy	0,08	0,14%	0,06%	-52,02%	-37,93%	-53,39%

Zdroj: Vlastní zpracování

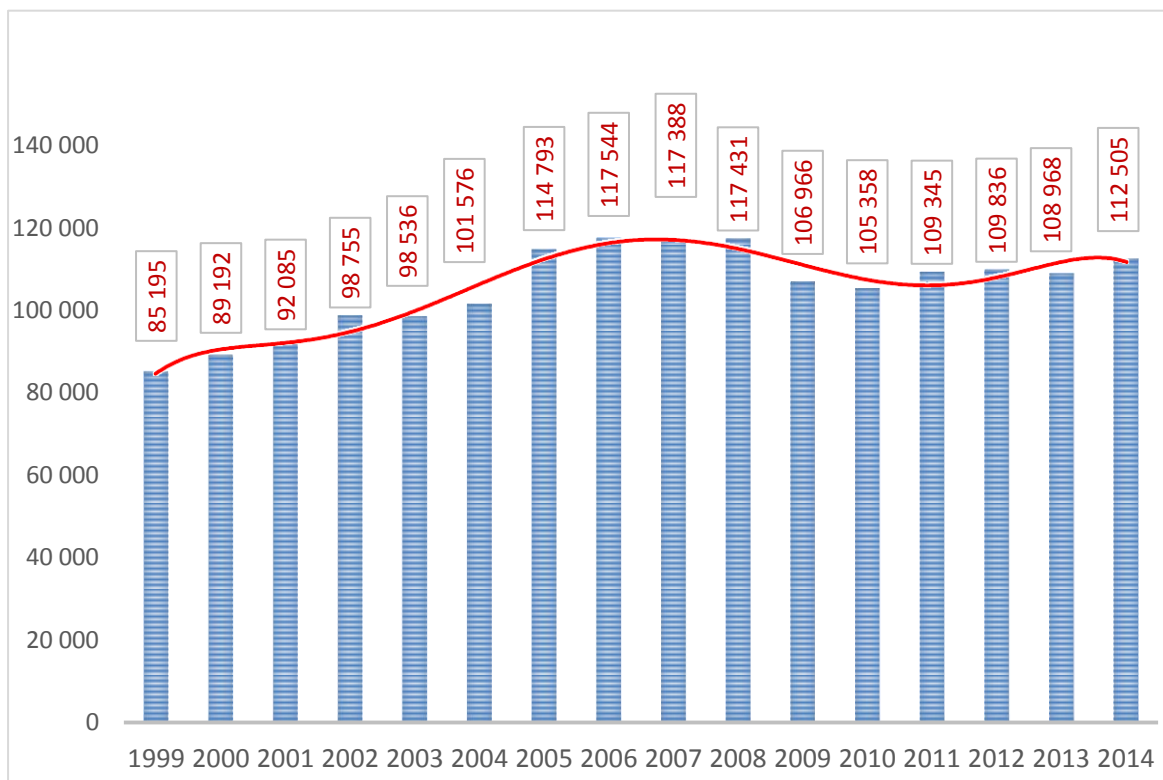
Z tabulky č. 6 lze zřetelně vidět, že se krize v roce 2008 projevila v automobilovém průmyslu ke konci roku a počítalo se ztrátami v roce 2009. V roce 2008 klesla **výroba osobních a užitkových automobilů o -13,38%**, **nákladních vozidel (-13,60%)** a **mopedů (-27,06%)**. Hlavní vliv na to měl pokles zahraniční poptávky. Pouze výroba autobusu profitovala i v době recese. V České republice bylo vyprodukováno celkem 948 128 ks motorových vozů, což je přibližně o 1 % více než v roce 2007. Nejvíce bylo vyrobeno osobních automobilů, kterých bylo vyprodukováno 940 334, 2 737 nákladních vozidel, 3 496 autobusů a 1 561 motocyklů. V roce 2009 zapříčinil krizi hlavně **pokles výroby, tuzemského prodeje i exportu u nákladních automobilů, autobusů i**

**motocyklů.** Osobní a užitková auta krizi prozatím přečkala, hlavně z toho důvodu, že byl otevřen závod Hyundai Motor v Nošovicích. V roce 2009 bylo v České republice vyprodukováno celkem 983 992 ks motorových vozidel, což je o 3,60 % více než v roce 2008.

#### 4.1.2 Dopad krize na počet zaměstnanců v SAP

Jak je vidět na grafu č. 9, krize měla vliv na počet pracovníků v AutoSAP až v roce 2009, kdy o práci přišlo skoro 10 000 lidí.

**Graf 9: Vývoj počtu pracovníků ve firmách SAP v letech 1999 až 2014 (v tis.)**



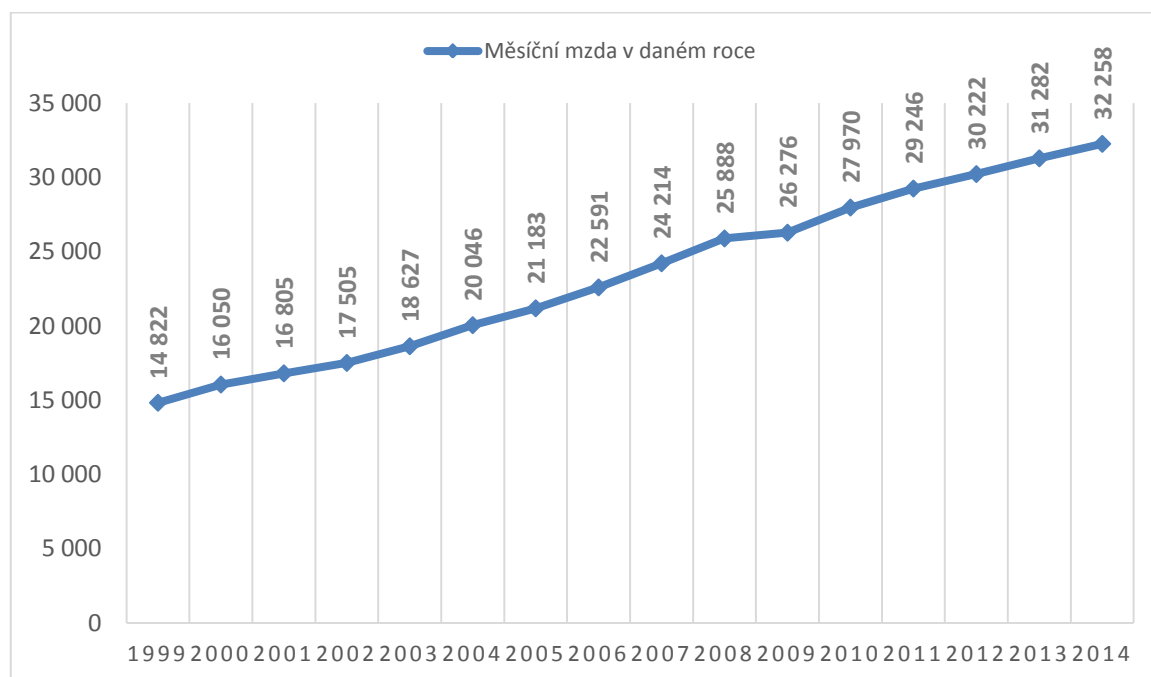
Zdroj: Vlastní zpracování

#### 4.1.3 Vliv recese na mzdy zaměstnanců v SAP

Automobilky i ostatní firmy ve zpracovatelském průmyslu se v rámci snižování nákladů uchýlily i k propouštění. Na rozvoji výše průměrné hrubé měsíční mzdy se to nicméně tolik neprojevovalo. Je to dáno jak rigiditou mezd, tak i kolektivními smlouvami a v nich

sjednanou výší mezd. Proto i přes probíhající krizi po roce 2009 průměrná mzda jak ve zpracovatelském průmyslu, tak i v automobilovém rostla. Vrchol průměrné mzdy se v automobilovém průmyslu dlouhodobě pohybuje okolo 115 % průměrné hrubé mzdy za celou ekonomiku. Konstantní rychlost růstu mezd je dobře patrná z grafu č. 10, kde v roce 2012 byla překročena průměrná mzda 30 000,- Kč.

**Graf 10: Vývoj průměrné měsíční mzdy ve firmách AutoSAP (v tis.)**



Zdroj: Vlastní zpracování

Z grafu je patrné, že krize neměla vliv na průměrnou mzdu zaměstnanců ve firmách sdružení SAP, ale naopak, že mzdy konstantně rostou.

## 4.2 Dopad krize na vybrané společnosti

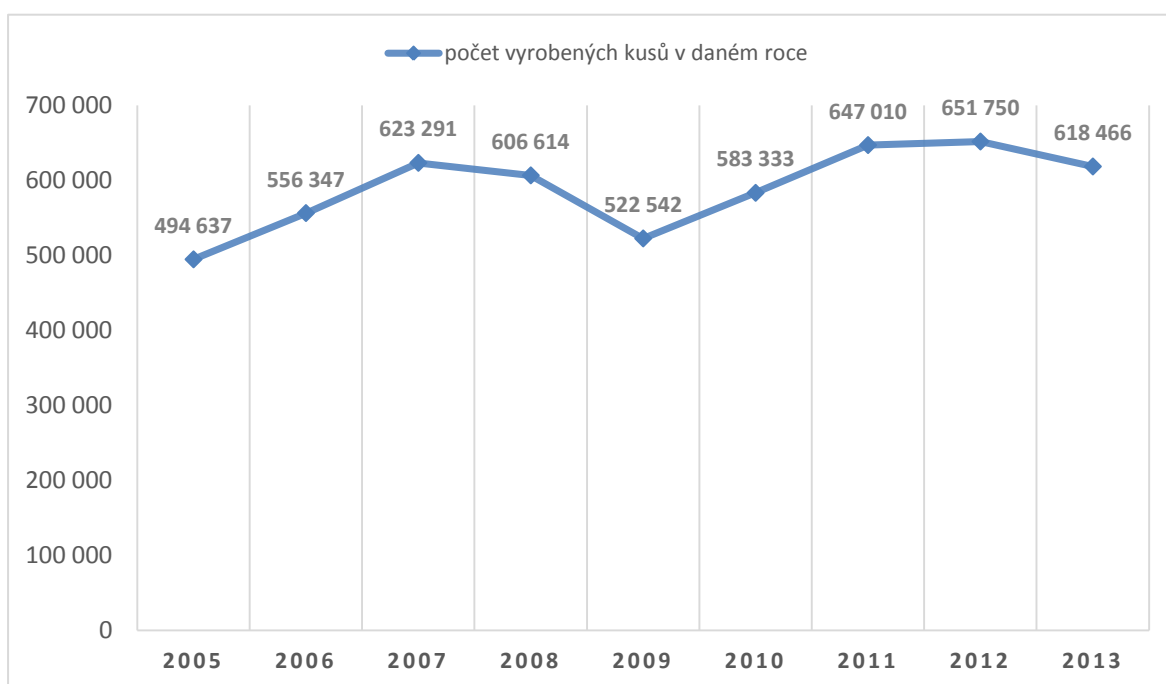
Tato kapitole se zaměřuje na tři hlavní automobilové závody, které slouží k výrobě malých osobních automobilů v ČR, a to je TPCA Czech s. r. o., Hyundai Motor Manufacturing Czech s. r. o. a Škoda Auto a. s.

### 4.2.1 Dopad na výrobu u vybraných firem

#### Škoda Auto a.s.

V roce 2008 sjelo z montážních linek Škody celkem 606 614 vozů. V důsledku postupující světové finanční krize a poklesu poptávky na významných trzích došlo ke konci roku ke krácení výrobního programu. Meziročně tak byla produkce Škody snížena o 2,7 % (2007-623 291 vozů). V roce 2009 dále klesala meziroční produkce oproti roku 2008 o více než 14%. Celková výroba společnosti Škoda Auto a.s. je uvedena v příštím grafu.

**Graf 11: Celková produkce společnosti Škoda Auto a.s. během let 2005 až 2013 (v tis.)**

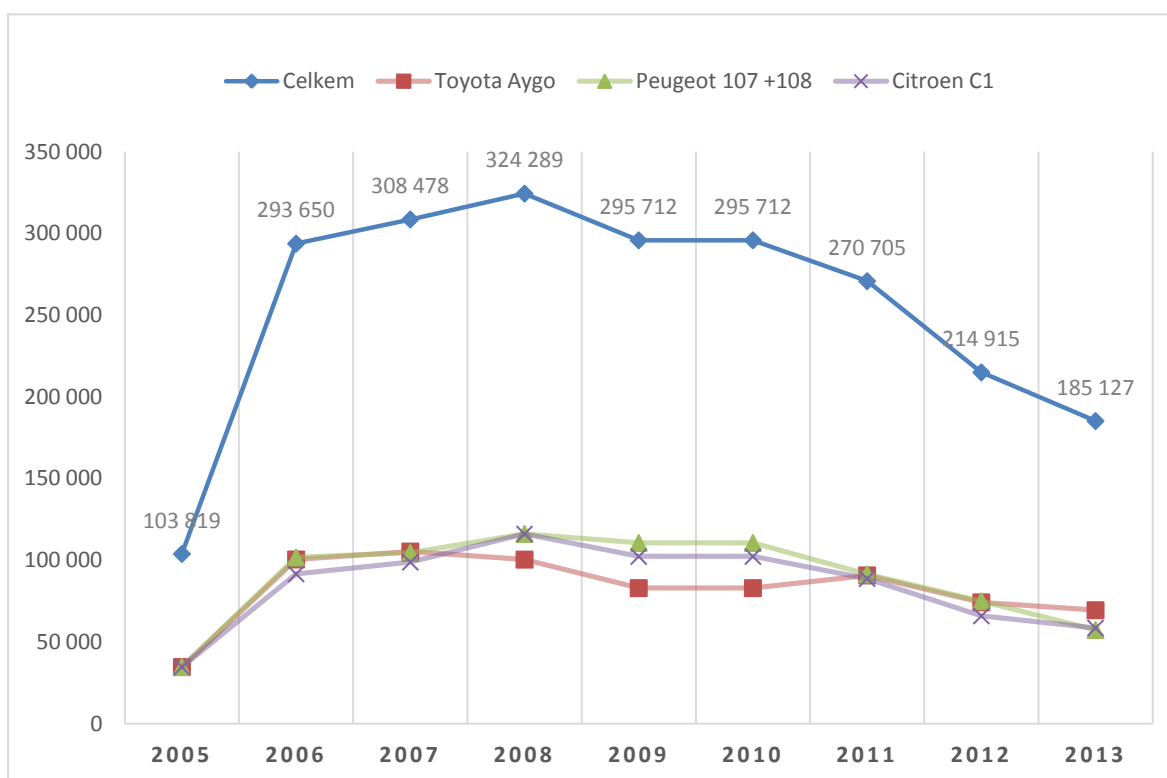


Zdroj: Vlastní zpracování

### TPCA Czech s. r. o. v Kolíně

TPCA nespadá k firmám s dlouhou historií v ČR. TPCA bylo založeno sjednocením japonské Toyota Motor Company a francouzské PSA (strategická aliance Peugeot a Citroën). PSA si přála zlepšit postavení na evropském trhu a spolupráce. Toyota a PSA se rozhodly o budoucí spolupráci na výrobě nového typu automobilu v létě 2001 a postavení továrny v Kolíně. Továrna byla pojmenována Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech. V Kolíně se vyrábí tři modely malých osobních vozidel- Toyota Aygo, Peugeot 107 a Citroën C1, které jsou si náhodou velice podobné. Jejich produkce se dá prohlédnout v následujícím grafu. Výroby se dopad krize v roce 2008 moc nedotkl z důvodu poptávky po malých automobilech, ale jako i u ostatních firem zde došlo ke krizi později.

**Graf 12: Celková produkce společnosti Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech v letech 2005 až 2013 (v tis.)**



Zdroj: Vlastní zpracování

Z grafu lze poznat, že krize zasáhla továrnu TPCA na přelomu roku 2009 a od té doby výroba neustále klesá.

### **Hyundai Motor Manufacturing Czech s. r. o. (HMMC) – Nošovice**

Výstavba závodu v Nošovicích se uskutečnila v rekordním čase - od vybudování prvního pilíře v dubnu 2007 k zavedení sériové výroby stačilo jenom 19 měsíců a stála cca 28 miliard korun. Firma Hyundai dostala od vlády v roce 2006 podporu „ad hoc“ až do výše 3,154 miliard korun.

Hyundai v České republice vyrábí osobní vozidla třídy C (Compact – malé rodinné auto) a MPV (Multi Purpose Vehicle – víceúčelový automobil). Kapacita továrny je 300 000 ks vozidel za rok a zaměstnává více než 2,5 tisíce lidí.

Jelikož závod Hyundai motor odstartoval až v listopadu roku 2008, krize se ho skoro nedotkla a ani v roce 2009 tuto továrnu nepostihla i proto, že podobně jako u TCPA je většina produkce exportována do zahraničí. To lze dohledat v následující tabulce, kde je zobrazeno kolik automobilů bylo vyrobeno a prodáno v tuzemsku i do zahraničí.

**Tabulka 7: Celková produkce společnosti Hyundai Motor Manufacturing Czech s. r. o.**

<b>Rok</b>	<b>Vyprodukováno</b>	<b>Export</b>	<b>Prodáno v ČR</b>
2008	10 050	9 945	105
2009	118 000	114 664	3 336
2010	200 135	194 625	5 510
2011	251 146	243 864	7 282
2012	303 035	267 320	35 715
2013	303 460	270 152	33 308
2014	307 450	275 515	31 935

Z tabulky lze vyčíst, že krize neměla na produkci závodu **Hyundai Motor** žádný vliv. Jedním z důvodů bylo i to, že továrna je relativně nová a během prvních pár let nabízela spoustu nových pracovních míst.

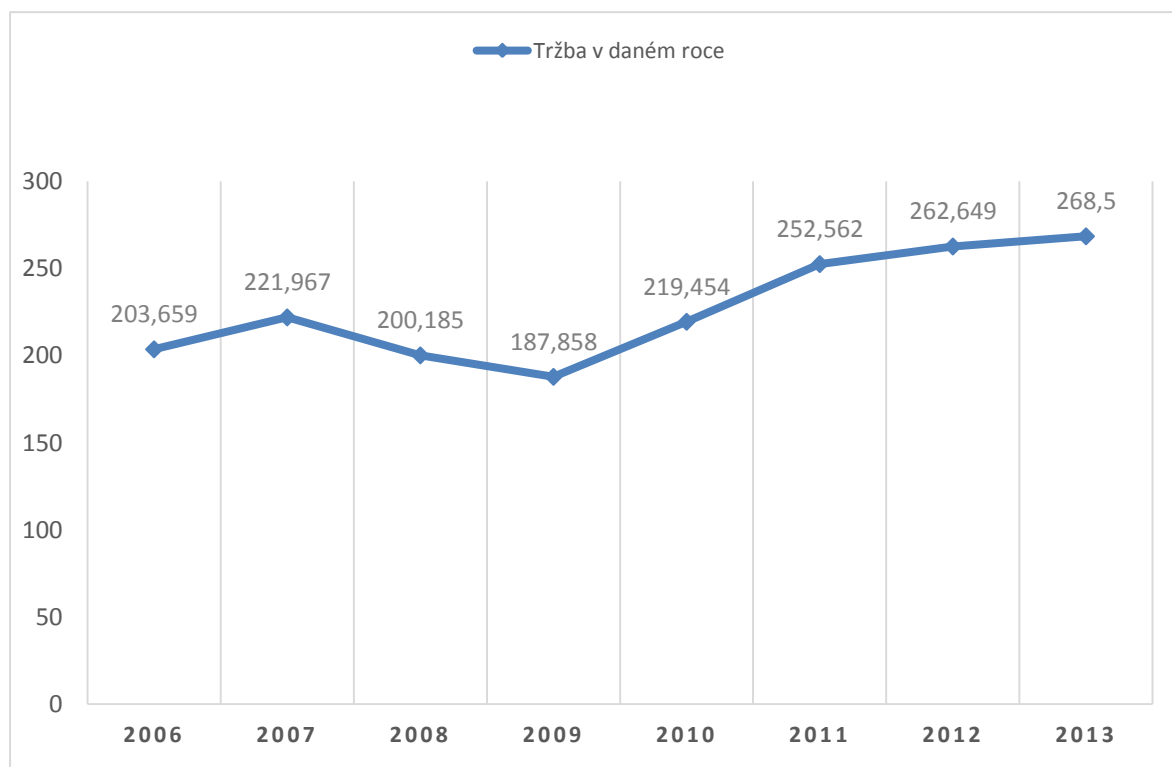


## 4.2.2 Dopad na změnu tržeb u vybraných firem

### Škoda Auto a.s.

Obchodní rozvaha byla v prvních třech čtvrtletích roku 2008 ovlivněna zřetelným posilováním koruny, ke konci roku ji snížil úbytek zahraniční poptávky, jak je výše zmíněno. Zisky Škoda Auto a.s. v roce **2008 docílily 200,2 miliard (meziročně -9,8 %)**. Automobilka ihned odpověděla na snížení poptávky a intenzivní konkurenční nátlak na klíčových trzích a souhlasila s přiměřeným opatřením na pomoc s prodejem automobilů. Na závěr roku se také snížily tržby kvůli dopadu nepříznivého vývoje směnného kurzu české koruny proti ostatním měnám (EUR, USD). Náklady byly realizovány podporou podnikového projektu Scout, který reagoval na záporný vývoj ekonomického prostředí. Odbytové náklady poklesly o 397 mil. Kč (meziročně -3,0 %). Skupina vynaložila prostředky na zefektivnění procesů, a to zejména na rozšíření systémové podpory. Výše zmíněná fakta a další data jsou uvedena v následujícím grafu č. 13.

**Graf 13: Celkové tržby společnosti Škoda Auto a.s. v letech 2006-2008 (v mld.)**



Zdroj: Vlastní zpracování

### TPCA Czech s. r. o.

Úzké výrobní portfolio segmentu malých vozů, pouze menší změny provedení a z toho plynoucí nedostatečné inovace stojí za nelichotivými hospodářskými výsledky společnosti TPCA. Nejvyššího bodu dosáhla automobilka v roce 2009, kdy zejména pod vlivem zavádění šrotovného (výše vysvětleno) v západoevropských zemích vyrobila rekordní počet 332,5 tisíc automobilů a její tržby dosáhly 52 miliardové hranice. Právě roky 2008 a 2009 byly rekordní i z hlediska zisku a počtu zaměstnáváných pracovníků. Od roku 2010 lze sledovat útlum ve všech hlavních ekonomických kategoriích. Radikálně klesá i hospodářský výsledek, ten se však drží stále v kladných číslech. V následující tabulce č. 8 lze spatřit tržby a meziroční změnu v %.

**Tabulka 8: Tržby TPCA v letech 2002 až 2013**

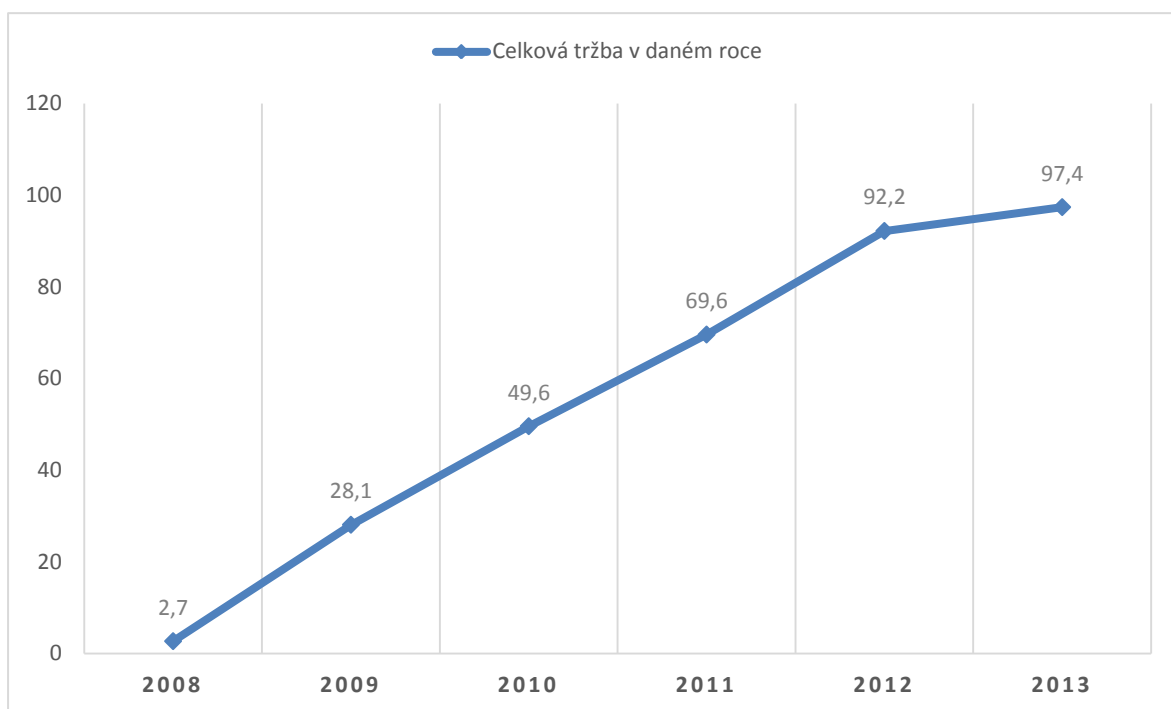
<b>Rok</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
<b>Tržby</b>		17,505 mil.	59 mil.	17,965 mld.	49,413 mld.	51,824 mld.
<b>Rok</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
<b>Tržby</b>	49,098 mld.	51,824 mld.	44,710 mld.	39,669 mld.	34,157 mld.	29,773 mld.
<b>Změna v %</b>	2005/06- <b>+175%</b>	2006/07 – <b>+4%</b>	2007/08 – <b>-4%</b>	2008/09 – <b>+6%</b>	2009/10 - <b>-14%</b>	2010/11 – <b>-11%</b>
	2011/12 – <b>-14%</b>	2012/13 – <b>-13%</b>				

Zdroj: Vlastní zpracování

### **Hyundai Motor Manufacturing Czech s. r. o. (HMMC) – Nošovice**

Hospodářské výsledky od zahájení provozu v roce 2008 ukazují výborný nástup rozvíjející se automobilky. Každý rok jsou vykazovány víceméně shodné přírůstky výroby, a to ať již ve finančním (celkové tržby), tak i fyzickém vyjádření (počet vyrobených automobilů).

**Graf 14: Tržby automobilky Hyundai Motor v letech 2008 až 2013 (v mld.)**



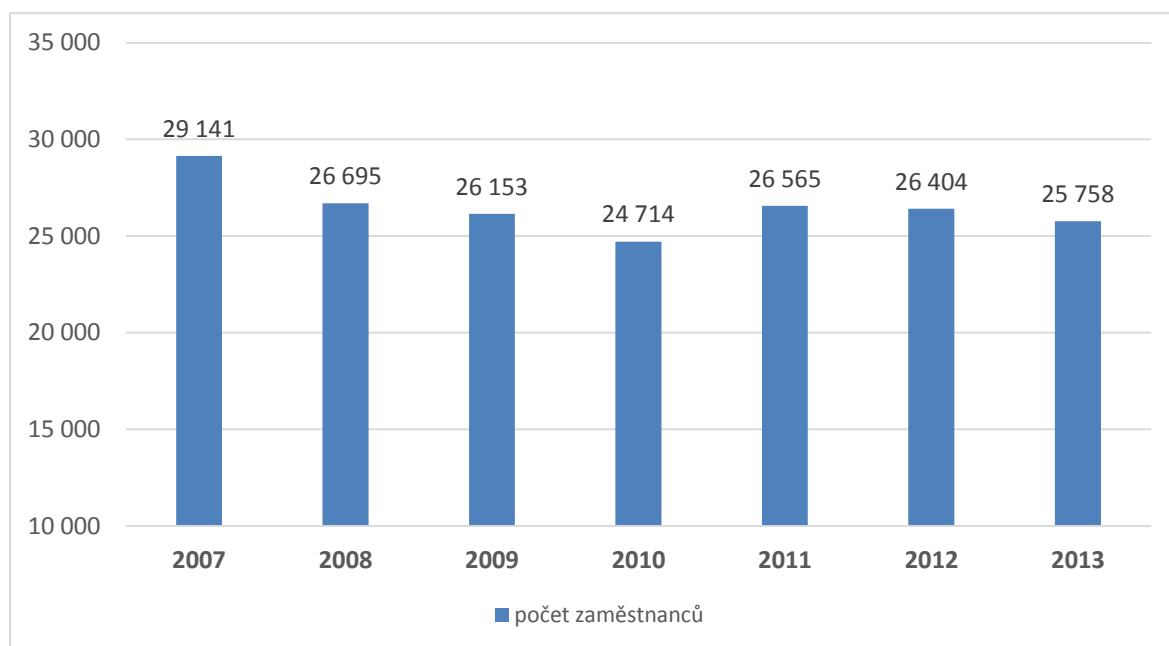
Zdroj: Vlastní zpracování

### **4.2.3 Vliv krize na stav zaměstnanců některých společností**

#### **Škoda Auto a.s.**

V následujícím grafu č. 15 bude uveden stav personálu automobilky Škoda Auto a.s. od roku 2007 do roku 2013.

**Graf 15: Celkový stav zaměstnanců v období 2007 – 2013 (v tis.)**



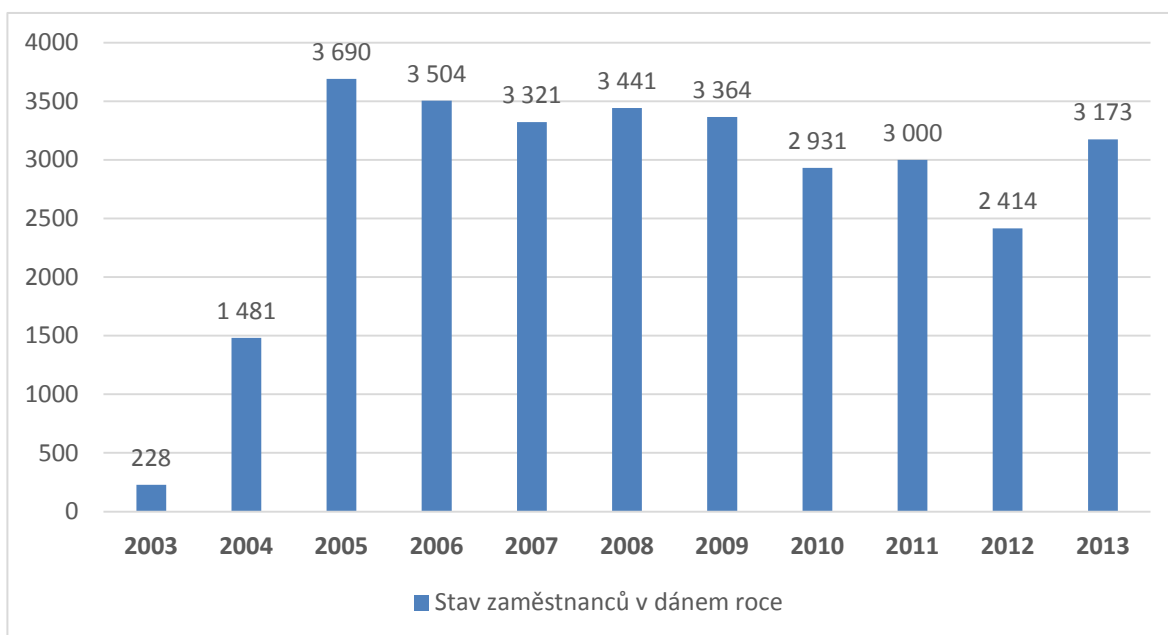
Zdroj: Vlastní zpracování

Graf ukazuje, že postupující ekonomická krize měla vliv na počet zaměstnanců, kdy v roce 2007 činil počet personálu 29 141 osob a v roce 2008 pouze 26 695 osob. O rok později byl počet personálu Škoda Auto a.s. 26 153. Mezi roky 2009 a 2010 došlo nadále k poklesu zaměstnanců o více než 1500 osob. Během roku 2011 došlo k vzestupu a firma přijala cca 2 500 osob. V současnosti společnost zaměstnává cca 26 000 osob.

#### **TPCA Czech s. r. o.**

V grafu č. 16 bude uveden stav personálu TPCA, kde podobně jako u ostatních konkurentů přišla krize později a zasáhla společnost během roku 2010 a znovu v roce 2012, kdy byla propuštěna jedna pětina personálu.

**Graf 16: Vývoj počtu zaměstnanců od roku 2003 do roku 2013 (v tis.)**

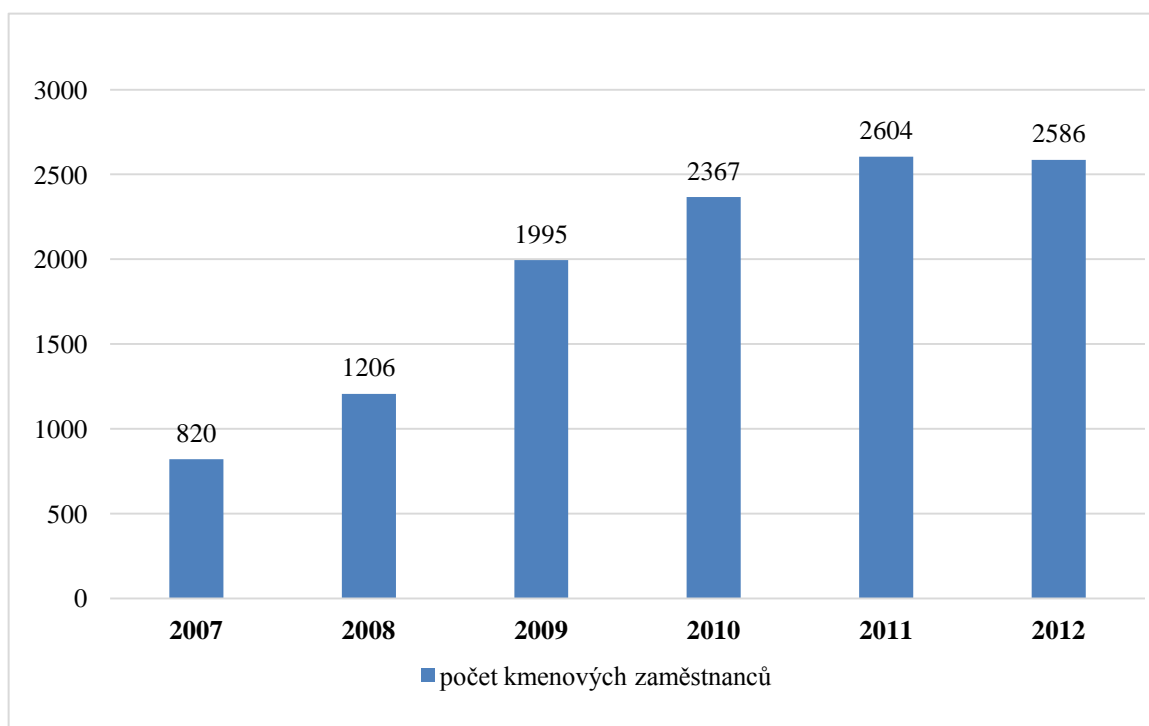


Zdroj: Vlastní zpracování

**Hyundai Motor Manufacturing Czech s. r. o. (HMMC) – Nošovice**

Probíhající ekonomická recese neměla na Hyundai příliš velký vliv, tím pádem ani na pokles personálu, jak se lze přesvědčit v grafu č. 17.

**Graf 17: Vývoj počtu kmenových zaměstnanců Hyundai Motor od roku 2007 do roku 2012 (v tis.)**



Zdroj: Vlastní zpracování

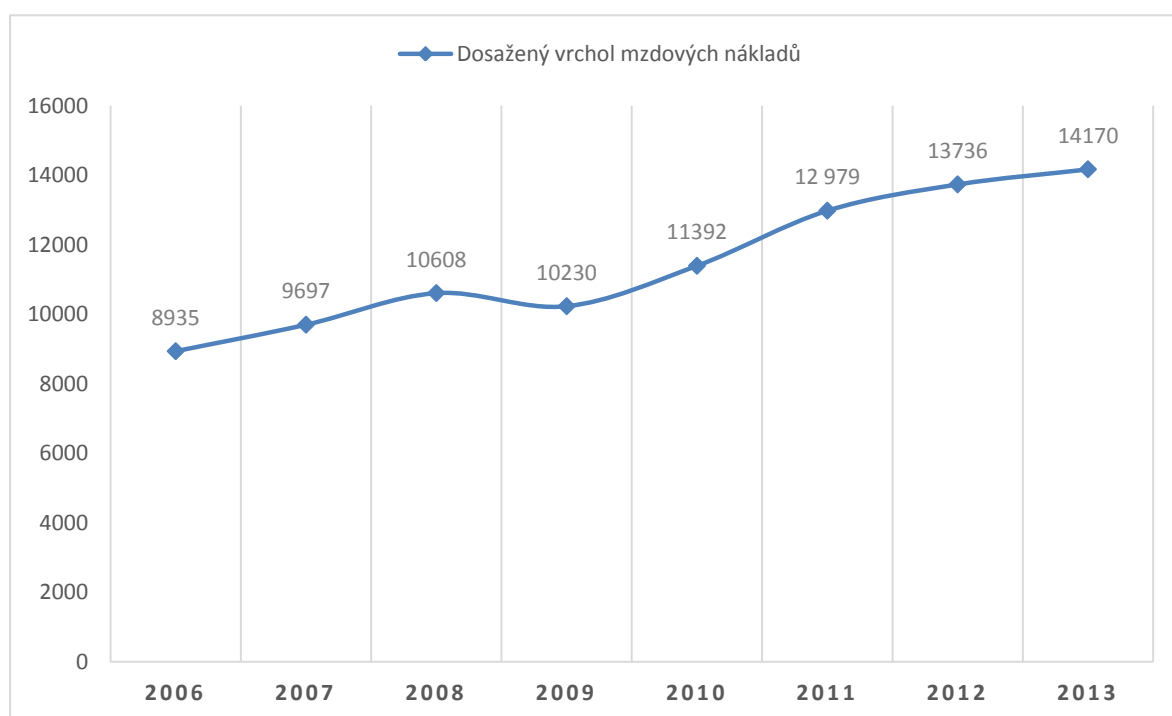
Předchozí graf dokládá, že se krize stavu zaměstnanců Hyundai Motor nedotkla, naopak v souvislosti se zvýšením produktivity práce (třisměnný provoz) došlo k nárůstu pracovních míst.

#### 4.2.4 Mzdové náklady zmíněných firem

##### Škoda Auto a.s.

Z důvodu toho, že probíhající krize v roce 2008 vedla skoro u všech společností ke snižování nákladů, uchýlily se podniky i k propouštění zaměstnanců. Proto také nedošlo k výraznému snižování mezd. Výše mezd pokračovala konstantně nahoru od roku 2006 a pouze v roce 2009 se růst zpomalil vlivem recese, jak dokládá následující graf č. 18.

**Graf 18: Mzdové náklady Škoda Auto a.s. od roku 2006 – 2013 (v mil.)**

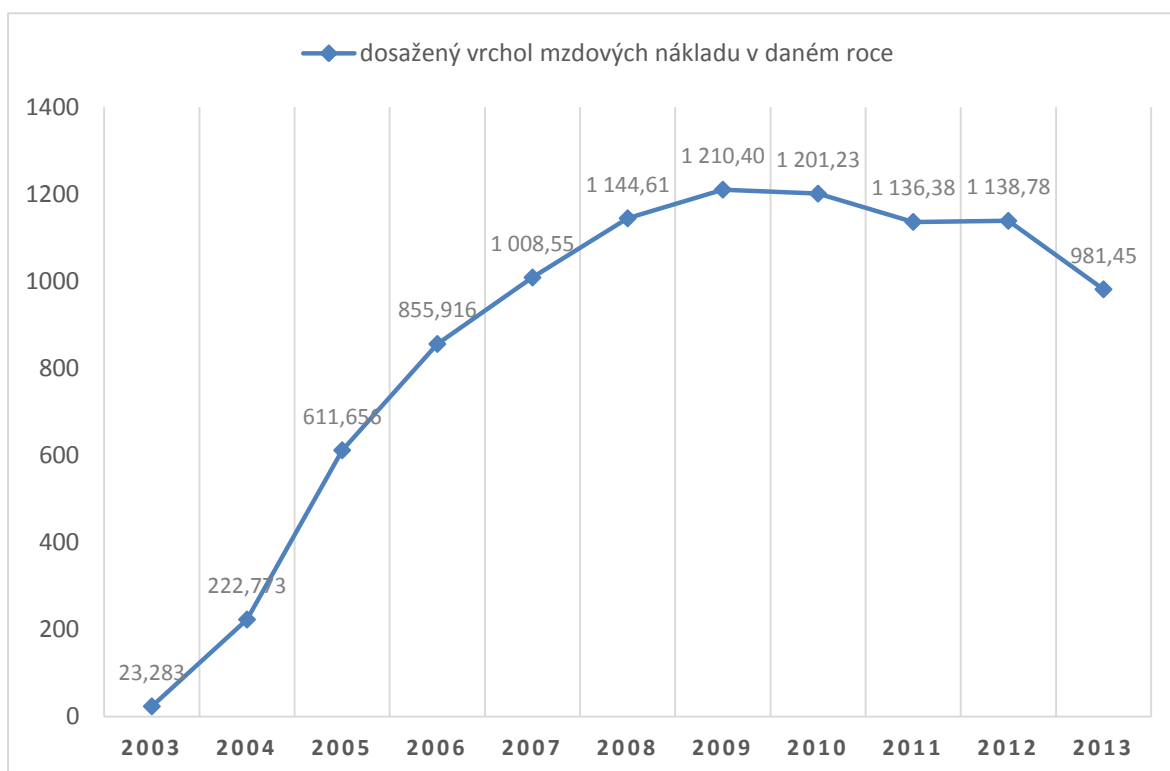


Zdroj: Vlastní zpracování

### TPCA Czech s. r. o.

Stejně jako u Škodovky probíhající krize přišla později, a to během roku 2010, kdy měla nepatrný vliv na výši mzdových nákladů. Od roku 2010 náklady dále pomalu klesaly viz. graf č. 19.

**Graf 19: Mzdové náklady TPCA Czech s. r. o. od roku 2003-2013 (v tis.)**

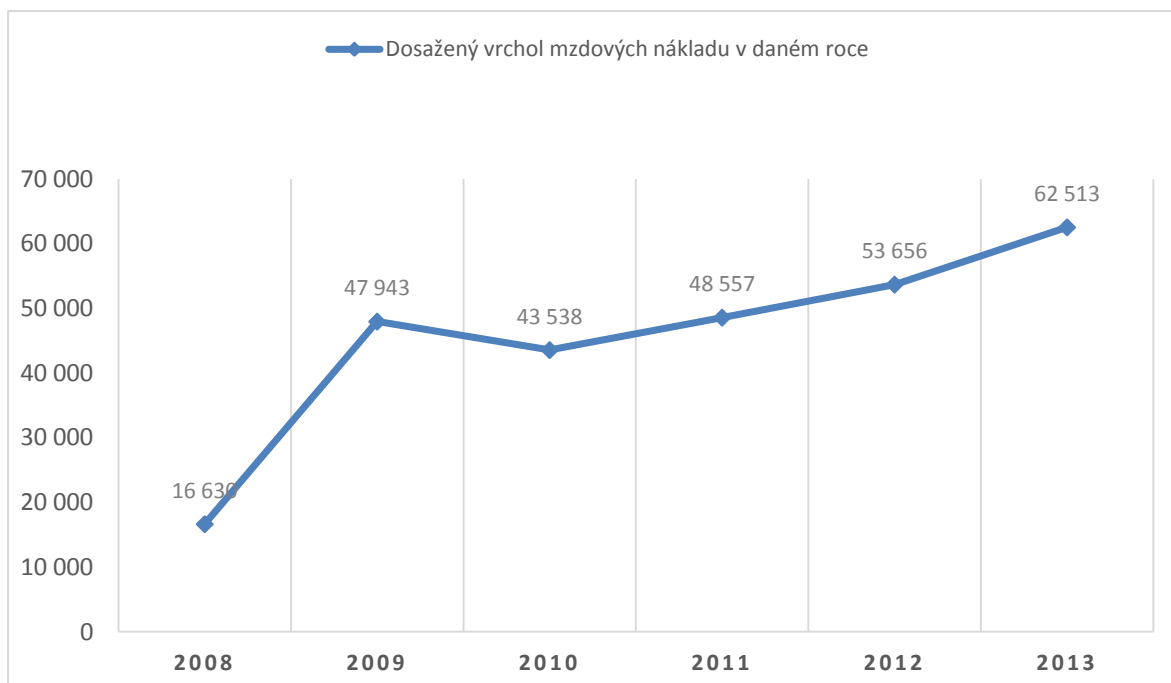


Zdroj: Vlastní zpracování

### Hyundai Motor Manufacturing Czech s. r. o. (HMMC) – Nošovice

Mzdových výdajů se recese dotkla také až na začátku roku 2010. Ale kvůli rozvoji podniku, který otevřel více továren a změnil pracovní dobu z jednosměrné na třísměnnou, stoupla výkonnost firmy. Z tohoto důvodu se počítalo s přijetím nových zaměstnanců a růstem mezd. Mzdové výdaje jsou k dispozici na následujícím grafu č. 20.

**Graf 20: Mzdové náklady Hyundai Motor Manufacturing Czech s. r. o. v letech 2008 až 2013 (v tis.)**



Zdroj: Vlastní zpracování

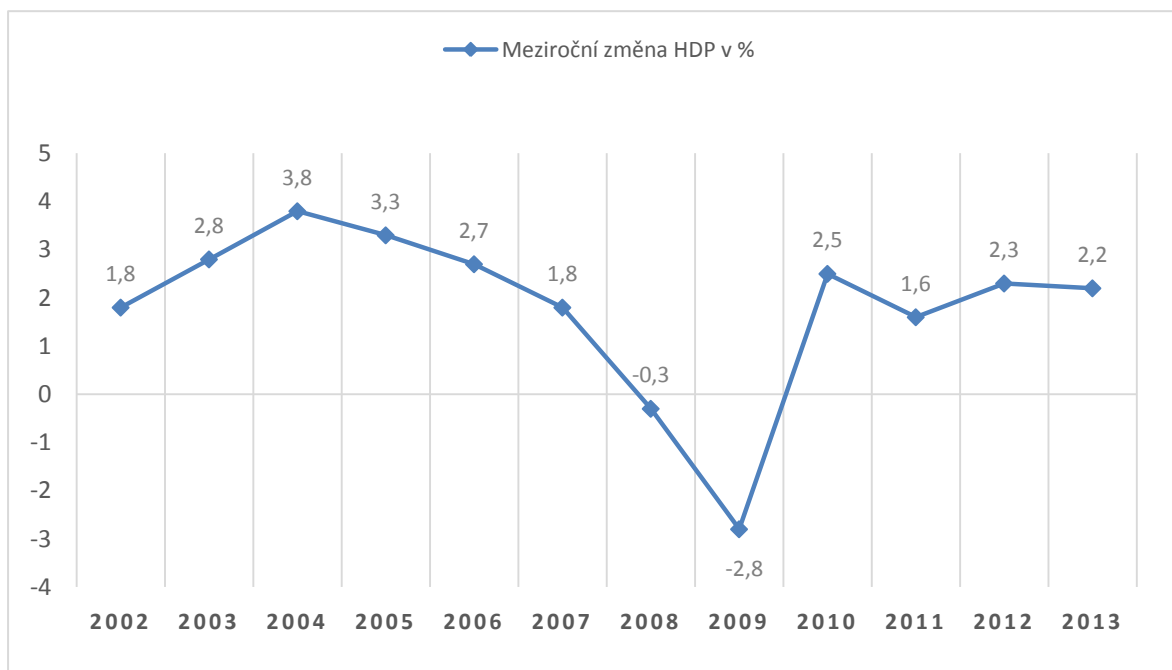
## 4.3 Dopad krize na ekonomiku USA

### 4.3.1 Vývoj HDP v USA

Vývoj hrubého domácího produktu Spojených států začal od roku 2003 klesat vlivem probíhající krize a zastavil se až na hodnotě -2,8 % v roce 2009, kdy postupně začal stoupat až na hodnotu 2,5 % v roce 2010. Největší podíl na tom mělo ukončení šrotovného v USA. Postupný vývoj HDP a jeho meziroční procentuální změnu lze nalézt na následujícím grafu.



**Graf 21: Vývoj HDP v USA v letech 2003 – 2013 (meziroční změna v %)**

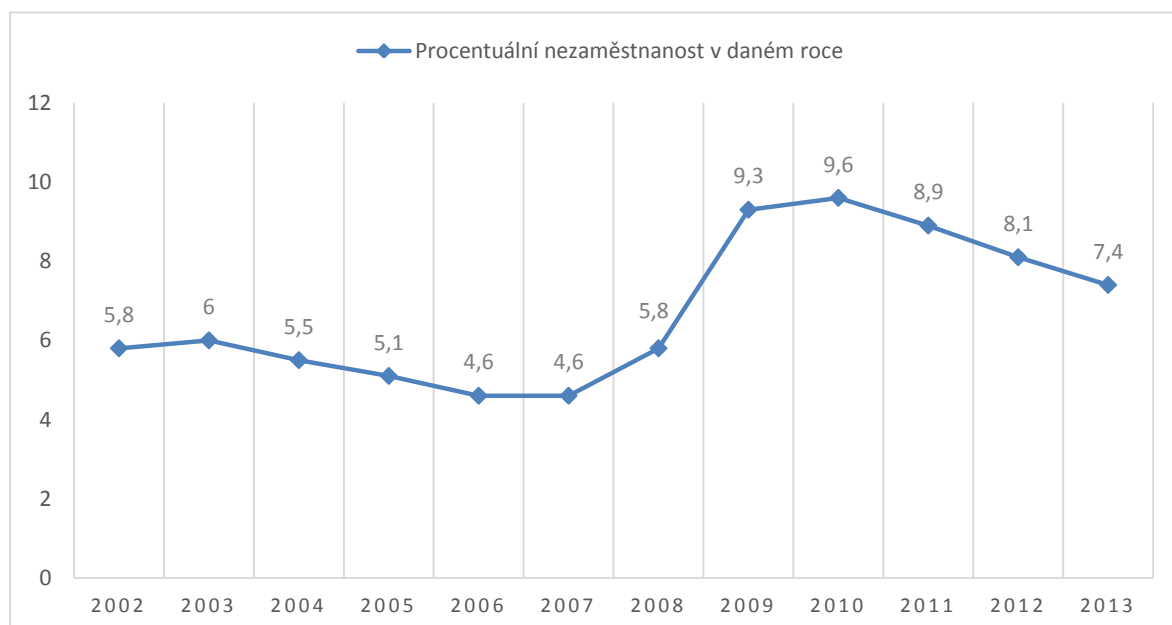


Zdroj: Vlastní zpracování

### 4.3.2 Vývoj zaměstnanosti v USA

Na následujícím grafu č. 22. lze vidět, jak krize zasáhla nezaměstnanost v USA po roce 2007. V roce 2010 byla hodnota nezaměstnanosti 9,6 % a postupně začala klesat na původní hodnoty z roku 2000 až 2002.

**Graf 22: Vývoj nezaměstnanosti v letech 2002 až 2013 vyjádřená v %**

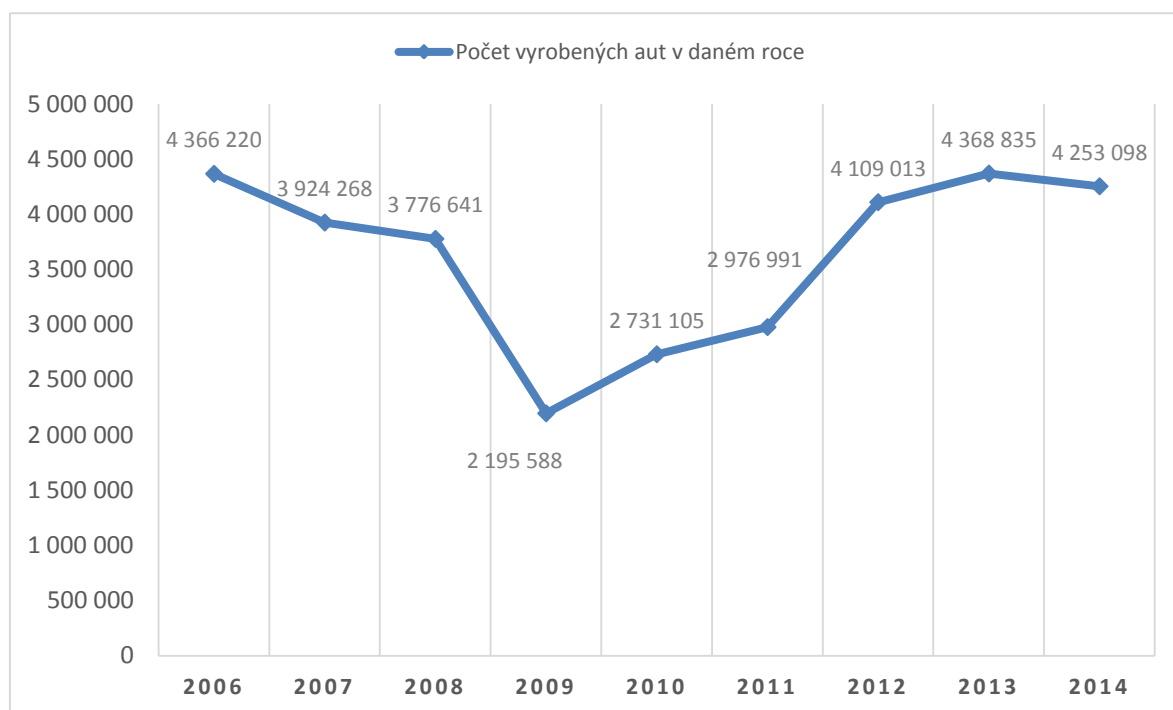


Zdroj: Vlastní zpracování

### 4.3.3 Celková produkce automobilů v USA v době krize až do současnosti

Vlivem postupující krize, která v USA započala kolem roku 2000 a udeřila na přelomu roku 2008, se snížila produkce automobilů skoro o polovinu. V roce 2006 USA vyrobilo 4 366 220 milionů vozidel a v roce 2009 byl počet vyrobených automobilů 2 195 588 milionů. Přehledné údaje o počtu vyrobených aut jsou zachyceny na grafu č. 23.

**Graf 23: Celkový počet vyrobených automobilů v USA během let 2006 – 2014 (v mil.)**

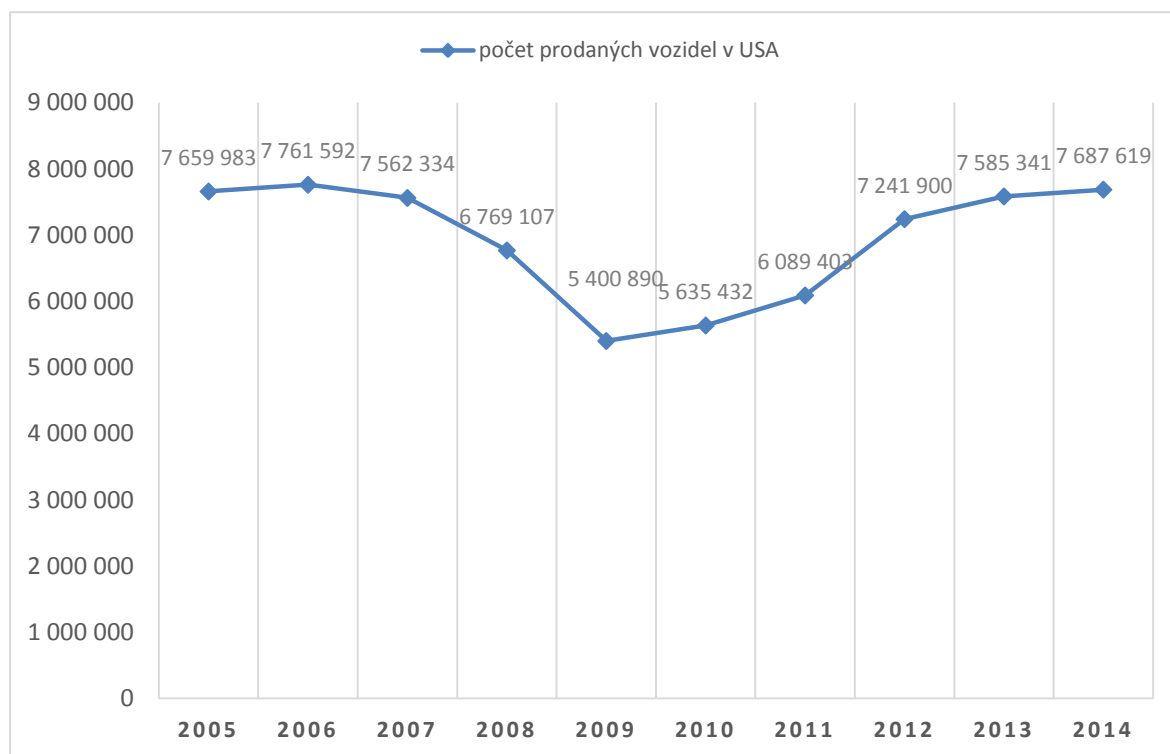


Zdroj: Vlastní zpracování

### 4.3.4 Dopad krize na prodej automobilů v USA

Je samozřejmé, že krize ovlivnila i počet prodaných automobilů v USA. Tento důsledek lze spatřit v následujícím grafu č. 24.

**Graf 24: Celkový počet prodaných automobilů v USA během let 2005 – 2014 (v mil.)**



Zdroj: Vlastní zpracování

#### **4.3.5 Důsledky krize pro vybrané americké automobilové společnosti.**

V průběhu recese v letech 2008 až 2009 byl nejvíce poškozen automobilový průmysl v USA.

Zatímco v Evropě se pohybovalo snížení prodeje osobních automobilů okolo 10%, v USA se tento počet vyšplhal až na 36%. Tento stav reprezentoval snížení prodejů ze 7 659 983 milionů osobních automobilů v roce 2005 na 5 400 890 milionů osobních automobilů v roce 2009. To znamená propad přibližně o 20 %. Tato recese, která byla objasněna v teoretické části výše uvedenými faktory, zapříčinila dlouhodobé potíže v americkém automobilovém průmyslu. Tyto potíže se změnily v tyto následující nejdůležitější krachy 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
- Zřetelný pokles prodejů všech automobilů v roce 2009 o více než 21%

Největší meziroční pokles v prodeji automobilů v roce 2009 zaznamenaly dvě výše zmíněné firmy, a to GM skoro o 30% a Chrysler o více než 35%. Ačkoli firmu GM zasáhla recese opravdu silně, dokázala se na automobilovém trhu v USA umístit na prvním místě. Toyota i se ztrátami udržela druhou pozici a byla zase blíž k vedoucímu místu. Jak se lze přesvědčit v následující tabulce č. 9., na třetím místě dopadl Ford, čtvrtá japonská firma Honda a páté místo patřilo americkému podniku Chrysler.

**Tabulka 9: Roční prodej vozidel v USA v letech 2008 a 2009 podle značek**

Značka	Osobní a užitková auta v roce 2009	Osobní a užitková auta v roce 2008	Rozdíl (KS)	Změna (v %)	Podíl na trhu na konci roku 2009
General Motors	2 071 749	2 954 819	-883 070	-29,89%	19,86%
Toyota	1 770 149	2 217 662	-447 513	-20,18%	16,97%
Ford	1 677 234	1 980 966	-303 732	-15,33%	16,08%
Honda	1 150 784	1 428 765	-277 981	-19,46%	11,03%
Chrysler	931 402	1 453 122	-521 720	-35,90%	8,93%
Nissan	770 103	951 350	-181 247	-19,05%	7,38%
Hyundai	435 064	401 742	33 322	8,29%	4,17%
Kia	300 063	273 397	26 666	9,75%	2,88%
Volkswagen	297 882	314 318	-16 436	-5,23%	2,86%
BMW	242 053	303 599	-61 546	-20,27%	2,32%
<b>Celkem</b>	<b>10 429 553</b>	<b>13 242 701</b>	<b>-2 813 148</b>	<b>-21,24%</b>	<b>100%</b>

Zdroj: Vlastní zpracování

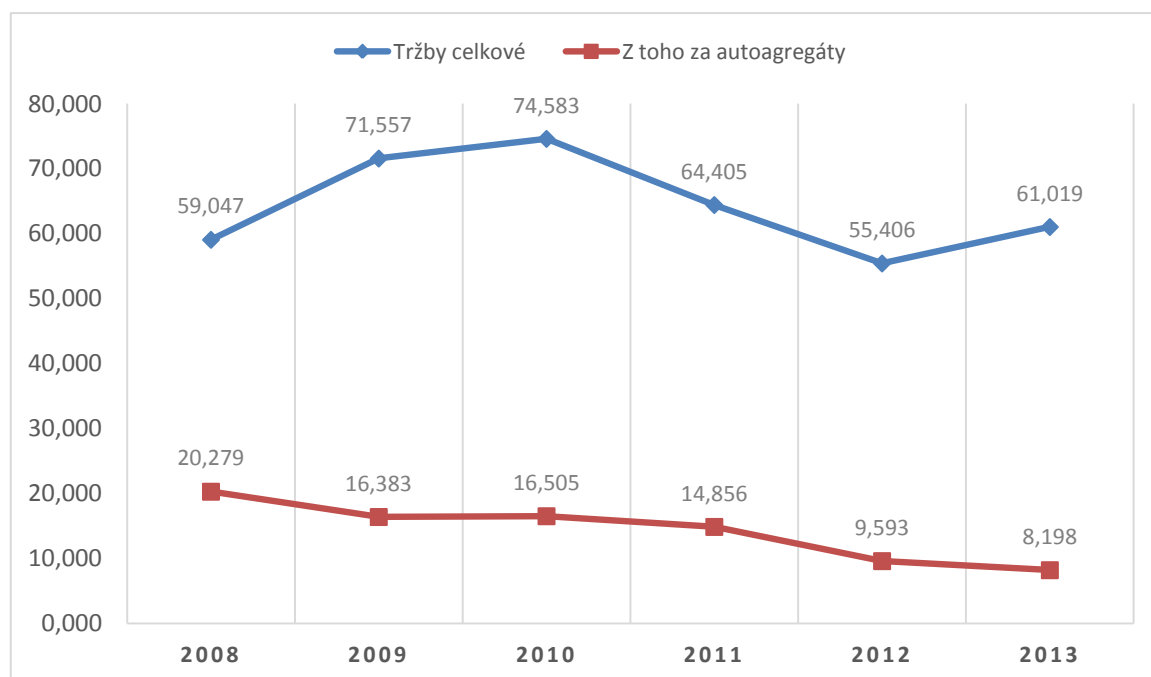
## 4.4 Vliv krize na společnost Agrega a.s.

Jak už bylo výše zmíněno, firma se postupem doby přeorientovala na běžné a generální opravy vstřikovacích čerpadel, startérů, dynam a alternátorů. Ale to nestačilo kvůli snižování počtu nákladních aut Tatra, Liaz, Praga V3S, Avia a českých traktorů Zetor docházelo ke snižování výroby. Z toho důvodu byl postaven Autosalon v roce 1998, aby pomohl firmě k růstu. Na začátku 90. let minulého století došlo k ziskům právě kvůli opravám agregátů, kdy bylo opraveno asi 36 000 kusů, zatímco minulý rok bylo prodáno asi 6 000 kusů. Hlavně kvůli propadu zakázek opravy agregátů začal autosalon přebírat vůdčí pozici, co se týče financí i rozvoje. Následujících kapitoly uvedou, jak dopadla krize na celkové tržby, počet zaměstnanců a počet nově vyrobených automobilů v letech 2008 - 2013 ve společnosti Agrega a.s.

### 4.4.1 Dopad recese na obrat firmy Agrega a.s.

Následující graf ukáže, jak se nejenom recese, ale i klesající poptávka po agregátech dotkla tržeb firmy Agrega a.s.

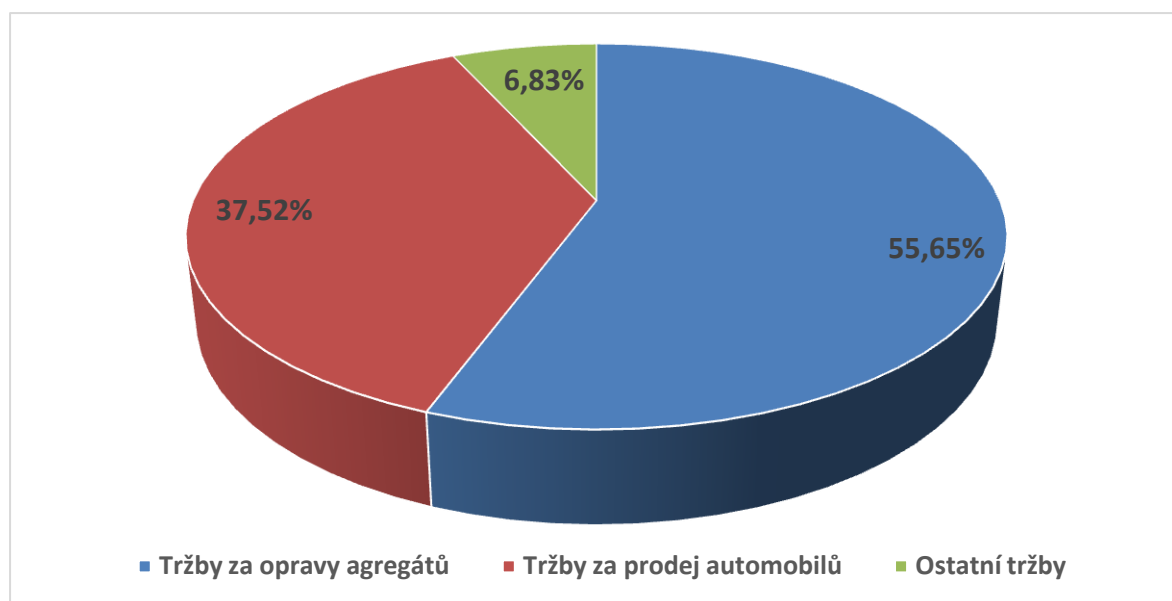
**Graf 25: Celkové tržby i z auto agregátů v letech 2008 -2013 (v mil)**



Zdroj: Vlastní zpracování

Z grafu lze vyčíst, že krize přišla i jako u jiných firem později. A to v roce 2010, kdy obrat klesl oproti roku 2008 o více než 10 milionů korun. Následující graf ukazuje složení celkové tržby v roce 1999, 2008 a v roce 2013.

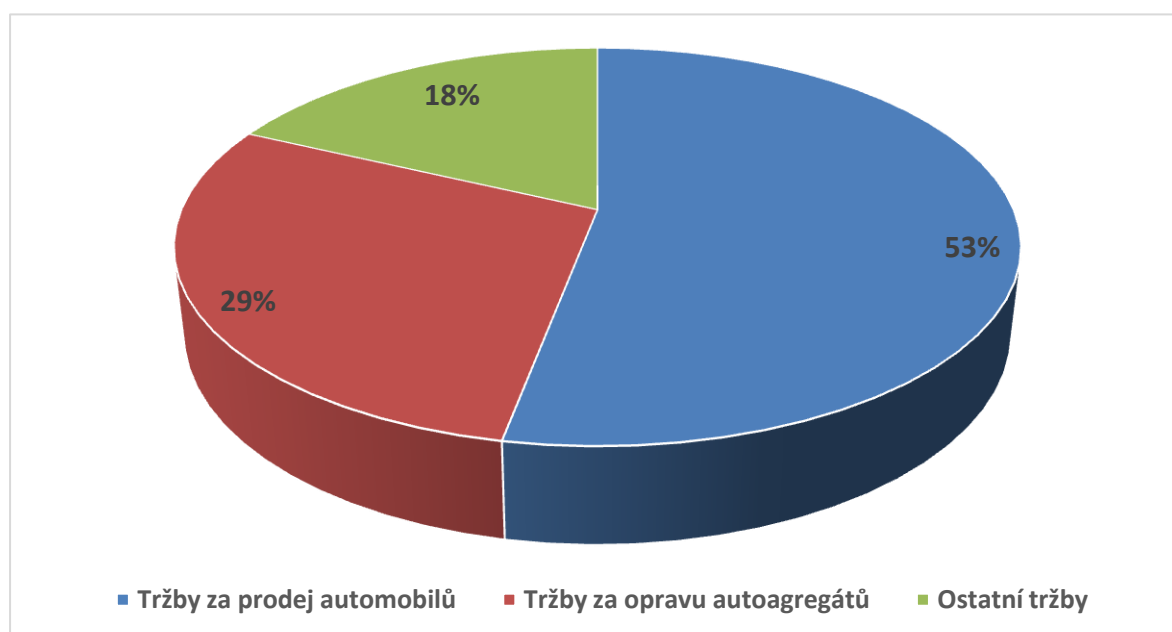
**Graf 26: Složení celkových tržeb v roce 1999**



Zdroj: Vlastní zpracování

Z grafu je patrné, že hlavní zisk v roce 1999 byl za tržby opravy agregátů.

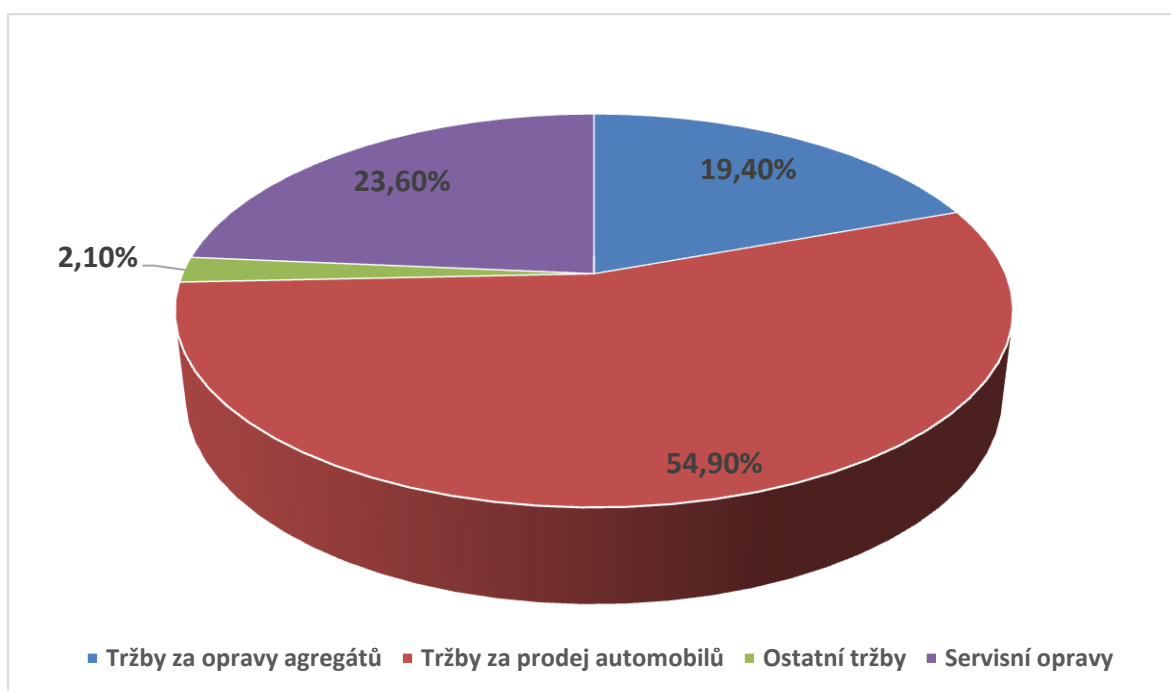
**Graf 27: Složení celkových tržeb v roce 2008**



Zdroj: Vlastní zpracování

Z grafu je patrné, že krize v roce 2008 neměla vliv na prodej nových vozidel. V roce 2007 byla postaven autorizovaný servis Citroen, který je v grafu započítán jako ostatní tržby. Mimo jiné ale pokračoval postupující pokles tržeb za opravu auto agregátů, který trvá až dodnes a je ho možné spatřit na grafu č. 28., kde je uvedeno složení celkových tržeb v roce 2013.

**Graf 28: Složení celkových tržeb v roce 2013**

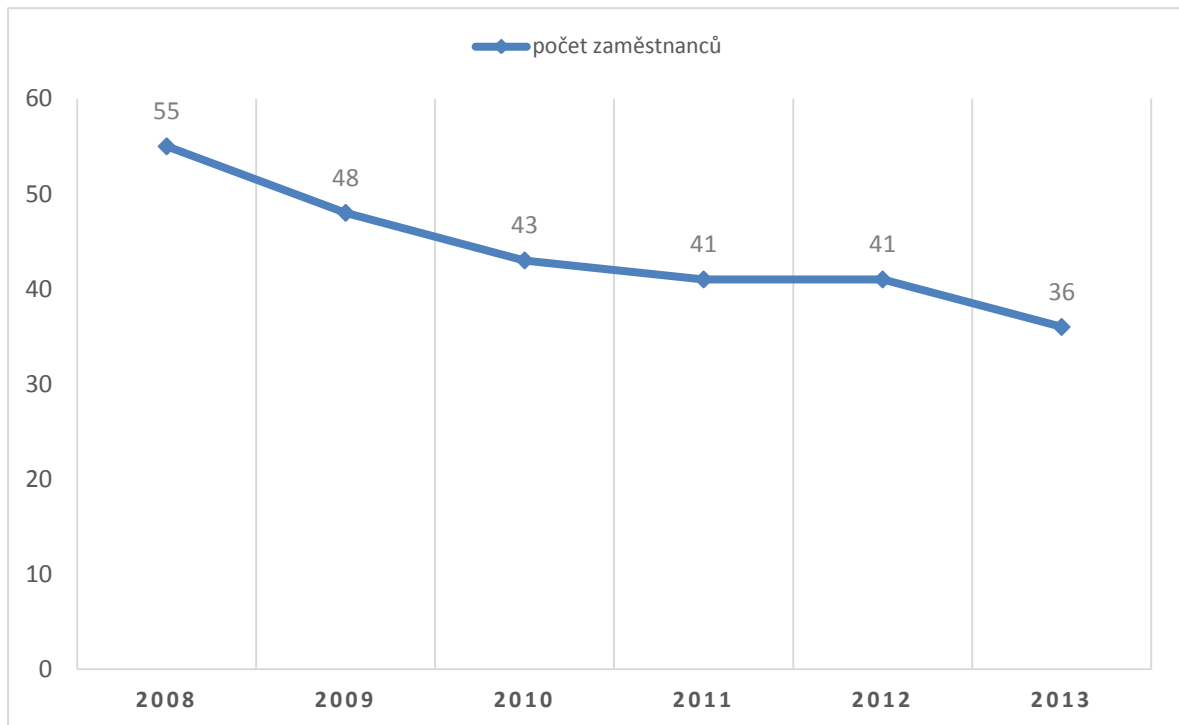


Zdroj: Vlastní zpracování

#### 4.4.2 Dopad krize na počet zaměstnanců

V minulém století, přibližně okolo roku 1950 přesahoval počet zaměstnanců 150. Po privatizaci a vybudování nové haly, která znamenala změnu výroby, opustila podnik cca polovina pracovníků. Od té doby víceméně klesal počet zaměstnanců až do roku 2013, jak se lze přesvědčit v následujícím grafu č. 29.

**Graf 29: Celkový počet zaměstnanců firmy Agrega a.s. v letech 2008 až 2013.**



Zdroj: Vlastní zpracování

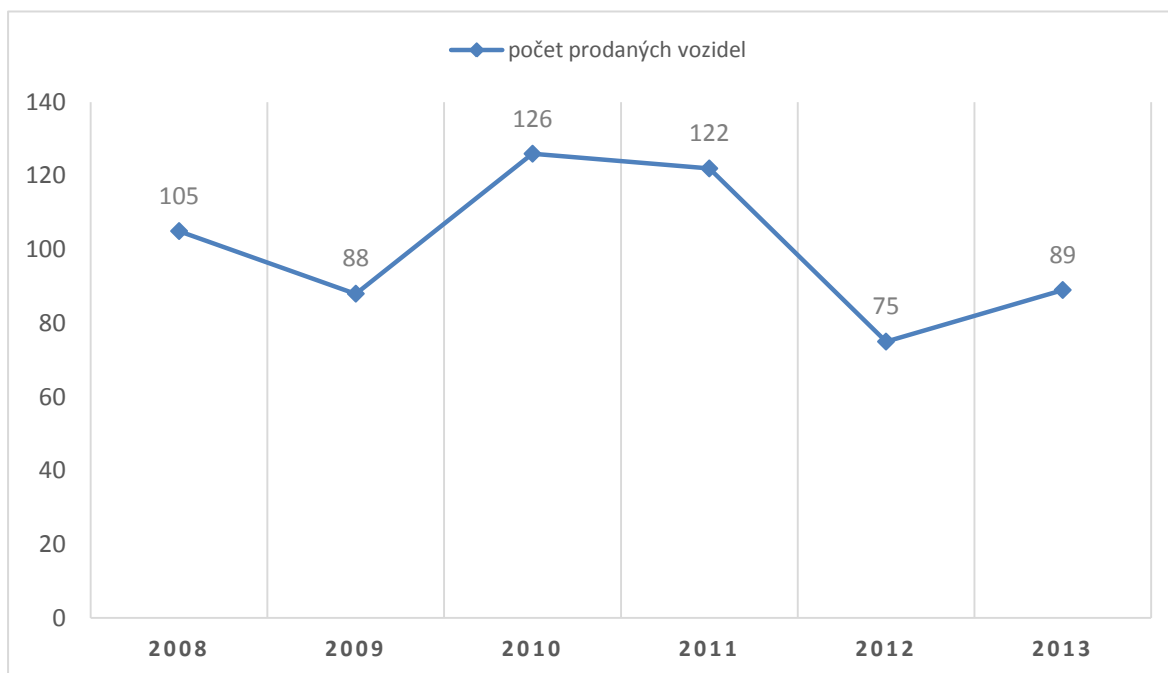
K zachování mzdových nákladů byla firma donucena propustit cca přes 20 lidí za posledních 6 let.

#### **4.4.3 Vliv krize na počet nově prodaných automobilů v podniku Agrega a.s.**

I jako u ostatních faktorů, ovlivnila krize prodej v roce 2009 poklesem skoro o 20 automobilů a posléze růstem v roce 2010, kdy se prodalo skoro o 40 automobilů více než v minulém roce. Tyto údaje a další viditelný pokles je vidět v následujícím grafu č. 30.



**Graf 30: Celkový prodej nových automobilů v roce 2008 až 2013**



Zdroj: Vlastní zpracování

## 5. Zhodnocení výsledků a diskuze

Velkou hospodářskou krizi 24. října 1929 započal krach na newyorské burze. Postupně se začala šířit po celém světě. To vedlo ke krachu firem, růstu nezaměstnanosti a poklesu produkce. Celkový počet nezaměstnaných se v USA v roce 1929 – 1933 zvýšil ze 1,6 na 12,8 milionu lidí, nezaměstnanost tedy vzrostla až na 25%. Objem výroby automobilového průmyslu v USA klesal na čtvrtinu (ze 4,5 mil. kusů v roce 1929 na 1,1 mil. v roce 1932), což znamená propad skoro o **-400%**. Hrubý národní produkt Ameriky v době 1929 – 1933 spadl o 30%. Bankovní trh se téměř zhroutil. Vláda nově zvoleného prezidenta **Roosevelta** uzákonila program národní obnovy, který se jmenoval „**New Deal**“ a byl jádrem dlouhodobé strategie na zmírnění dopadů hospodářské deprese. Měl pozvednout životní úroveň a vytvářet pracovní místa. Hlavní americké automobilky General Motors a Ford bojovaly o první místo na trhu. Ford reagoval na krizi zlevňováním automobilů, zatímco GM ceny vozidel nesnižovalo. To vedlo k tomu, že Ford přečkal

depresi relativně dobře (i kvůli zavedení první pásové výroby ve světě). Zato GM šlo k bankrotu. V roce 1931 byl tržní podíl Fordu 55% a obsadil vůdčí pozici, kdežto GM měl tržní podíl pouhých 12%. Nakonec se hrozbu bankrotu podařilo odvrátit. Jiné automobilové firmy, hlavně malosérioví výrobci luxusních vozidel, však podobně štěstí neměly a musely svou výrobu přerušit nebo propustit zaměstnance. V Evropě se krize projevila nejprve v Německu a Rakousku, protože byly závislé na kapitálu USA. Deprese se postupně začala projevovat i v dalších evropských státech. Ve Velké Británii došlo k **devaluaci libry** a měnové systémy v dalších zemích se začaly hroutit. Rychle se zvyšovala nezaměstnanost, v roce 1932 v **Německu** to bylo 30%, **ve Velké Británii** 22% a v Rakousku v roce 1933 až 29%. **Československo** bylo také zasaženo. Intenzivně klesala průmyslová výroba z 100% v roce 1929 na 60% v roce 1933. Nezaměstnanost průběžně rostla až na hodnotu 17% v roce 1934.

Vypuknutí světové ekonomické krize na konci roku 2007 do USA, a později do celého světa, byl také obrovský. 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
- Zřetelný pokles prodejů všech automobilů v roce 2009 o více než 21%

Nejhůře dopadly automobilové podniky GM, Chrysler, Toyota a BMW. Meziroční změna **vyrobených vozidel** v roce 2008/2009 v % byla následující: GM -29,89%, Chrysler -35,90%, Toyota -20,18% a BMW -20,27%. Naopak Hyundai nebo Kia byly v zisku oproti roku 2008. Hyundai vykázal meziroční růst o 8,29% a Kia o 9,75%. Právě kvůli nízkým mzdovým nákladům, levné pracovní síle a vysoké kvalitě v Číně se rozhodla spousta západních výrobců přestěhovat výrobu na východ.

Největší pokles počtu vyrobených automobilů podle vybraných zemí v roce 2009 oproti předešlému roku zaznamenalo **USA (-34,2%) a Japonsko (-31,5%)**. Naopak zlepšení produkce zaznamenala Čína (+35,3%) a Indie (13,3%). Prodeje vybraných automobilek v roce 2009 oproti roku 2008 také klesly. Meziroční změna prodeje oproti předešlému roku byla následující: Toyota -5,10% ,**Chrysler -28,09%**, Ford -24,14% ,GM -10,08% ,BMW 13,65% ,Porsche 6,67%, Honda -8,79%.

Do průběhu světové krize se proto musely hlavně zapojit ty vlády daných zemí, kde automobilový průmysl obstarává velké množství pracovních míst. Například **vláda USA** poskytla velmi výhodnými půjčkami okolo 25 mld. USD, ty měly být použity na vývoj ekologických automobilů. **Francie** poskytla 400 mil. EUR. **Automobilové společnosti v České republice** počítaly s propuštěním více než 2 500 zaměstnanců. V listopadu roku 2007 se rozběhl závod Hyundai Motor v Nošovicích, který pomohl přečkat krizi a v roce 2008 v ČR vzrostla výroba oproti předešlému roku o 9,6%. Dalším důležitým krokem do automobilového průmyslu v některých zemích bylo zavedení šrotovného, které mělo následující **výhody**:

- stát šrotovným přispívá k obnově a omlazení vozového parku
- je tím podpořen prodej energeticky úspornějších a ekologičtějších vozidel
- je to opatření, které zvyšuje bezpečnost silničního provozu
- příspěvek se státu vrací v podobě 19% DPH, které zákazník při koupi nového auta musí zaplatit
- šrotovné podporuje výrobu automobilek a dalších firem na ně navázaných

V USA se šrotovné zavedlo v červenci 2009 a bylo ukončeno na konci roku. To mělo za vliv úbytek poptávky po vozidlech v dalším roce (-23% v roce 2010). V Evropě to mělo stejný dopad jako v USA. Největší úpadek v roce 2010 zaznamenalo Německo (-25,2%) a Itálie (-8,2%)

Opatření státu na zmírnění dopadu krize byl následující: **Rusko** vynaložilo 12,5 mld. rublů na nákup automobilů tuzemské výroby pro státní úřady a zvýšilo clo na dovoz automobilů. **Francie** poskytla půjčku ve výši 6,5 mld. EUR. **Německá vláda** vydala opatření, která se týkala osvobození nově nakoupených vozidel od placení daně z motorových vozidel pod dobu 1-2 let nebo možnosti získání státní „prémie“ ve výši 2500 EUR. Britská vláda schválila pomoc pro automobilový průmysl, která bude spočívat v garanci úvěrů a v dotaci automobilce Jaguar Land Rover na výrobu nového ekologického vozu. Příspěvek v hodnotě 1500/2500 EUR na likvidaci vozů starších 10 let se rozhodla poskytovat **lucemburská vláda**. Opatření **vlády České republiky** konkrétně vedlo k tomu, že od 1. 4. 2009 měly mít firmy a živnostníci možnost odpočtu DPH při pořizování osobních vozidel pro firemní účely.

Dopad světové hospodářské krize na **Českou republiku** byl značný. HDP v roce 2009 meziročně pokleslo o -4,1%. Z důvodu toho, že se v ČR vyrábí hlavně malá osobní a užitková vozidla, nebyl dopad na domácí produkci tak velký. 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). Další rok už byl cca 4% nárůst vyrobených vozidel a tuzemský prodej vzrostl na 1,61 %.

Sdružení automobilového průmyslu (dále SAP), kde jsou momentálně skoro všechny firmy, které se zabývají výrobou automobilů nebo náhradních dílů, také pocítilo dopad krize. V roce 2009 klesl meziroční počet zaměstnanců v SAP skoro o 10% z 117 431 osob v roce 2008 na 106 966 osob v roce 2009. Zato průměrná měsíční mzda v SAP rostla konstantně nahoru od roku 1999, kdy byla průměrná mzda 14 822,- Kč, až na částku 32 258,- Kč v roce 2014.

Srovnání Velké hospodářské krize se světovou hospodářskou krizí po roce 2007 je možné. Jsou zde rozdíly, ale i podobné rysy. Deprese v roce 1929 měla původ vzniku v **extrémním nadhodnocení akciových trhů**, ekonomická krize po roce 2007 měla počátek na **hypotečním trhu**. Rozdíl lze nalézt i v chování americké centrální banky a

ostatních bank. Zatímco v době krize věnovala Fed na pomoc miliardy dolarů a snižování úrokových sazeb, v době Velké hospodářské krize Fed aplikoval restriktivní měnovou politiku a zvyšoval úrokové sazby. Obě krize také měly vliv na růstu nezaměstnanosti. Ve třicátých letech byla asi 40 milionů osob, což bylo asi 25%, zatímco v roce 2009 byla nezaměstnanost přibližně 8%. V roce 1933 také zbankrotovaly zhruba tři tisícovky komerčních bank, zatímco do poloviny roku 2008 „pouze“ 19 bank.

Dopad světové ekonomické krize v roce 2008 na největší automobilovou společnost v ČR Škoda auto a.s. byl výrazný. Výroba postupně klesala od roku 2007, až na hodnotu 606 614 ks v roce 2008 a dostala se až na hranici 522 542 ks/rok v roce 2009, což znamenalo pokles mezi roky 2008 a 2009 o více než 14%. Tržby také klesaly od roku 2007 až do roku 2009. V roce 2008 byla tržba 200,185 miliard korun a v roce 2009 pouze 187,858 miliard korun (-7% oproti roku 2008). Stav zaměstnanců firmy Škoda a.s. poklesl v roce 2008 na počet 26 695 zaměstnanců (-6,5% oproti roku 2007). V roce 2009 pokles stále pokračoval a to o 2% oproti roku 2008. Mzdové náklady se zvyšovaly každoročně od roku 2009, což znamenalo zachování nebo zvýšení mezd.

Dopad na automobilový podnik TPCA Czech s. r. o. byl také značný. Výroba poklesla o 3% z 324 289 ks vyrobených automobilů v roce 2009 oproti roku 2008. Od roku 2009 automobilka vykazovala pokles počtu vyrobených automobilů až do roku 2013 (185 127 ks). Tržba TPCA se pohybovala s menšími výkyvy okolo 50 miliard mezi lety 2006 - 2009. Po roce 2009 klesly tržby o více než 14%, a to na 44,7 miliard v roce 2010. Také jako u tržeb postihl pokles stav zaměstnanců v roce 2010, kdy v roce 2009 pracovalo v podniku 3 364 lidí a v roce 2010 pouze 2 931 lidí (-12,5%). Další velký úpadek byl v roce 2012 a to na 2 412 osob. Mzdové náklady se zvyšovaly každoročně od roku 2003 do roku 2009, po roce 2009 klesaly mzdové náklady až do současnosti, což mělo za důsledek propouštění zaměstnanců.

Dopad na automobilový podnik Hyundai Motor Manufacturing Czech s. r. o. nebyl skoro žádný hlavně proto, že závod v Nošovicích byl postaven v roce 2007 a firma spouštěla nové výrobní haly a změnila postupem času jednosměrnou pracovní dobu na třísměnnou. Výroba začala v roce 2008 na hodnotě 10 050 ks/rok a pokračovala až do roku 2012, kdy bylo vyrobeno 303 035 automobilů. Od roku 2012 má automobilka kapacitu lehce přes 300 000 ks/rok, kterou dodržuje na 100%. Tržby podniku vyrostly do roku 2013 skoro o 350% od roku 2009, kdy byl roční obrat 28,1 miliard. Počet

zaměstnanců firmy konstantě roste od roku 2007, kdy ve firmě pracovalo 820 lidí a v roce 2012 to bylo 2 586 osob. **Mzdové náklady** nepatrně klesly v roce 2010, ale od té doby mají růstovou tendenci, což znamená zachování nebo zvýšení průměrné mzdy.

Dopad na společnost **Agrega a.s.** byl podobný jako u ostatních českých firem. **Obrat** stoupal nahoru a dolů od roku 2008 do roku 2013. V roce 2013 byly tržby na 105% z roku 2008. Zato tržby z oprav automobilových agregátů nenávratně klesají. V roce 2008 byly tržby za jejich opravy 20,279 milionů korun, v roce 2013 to činilo pouze 8,198 milionů korun, zatímco tržby v roce 1999 se skládaly z tržeb za prodej automobilů (37,52%), oprav agregátů (55,65%) a ostatních příjmů (6,83%). V roce 2013 bylo složení tržeb následující: opravy auto agregátů (19,4%), prodej automobilů (54,9%), ostatní příjmy (2,1%), servisní opravy (23,6%). **Počet zaměstnanců** ve firmě klesl přibližně o 40% od roku 2008 až do roku 2013. V roce 2008 pracovalo ve firmě 55 zaměstnanců a v roce 2013 pouze 36 zaměstnanců. Nebyly zde žádné organizační změny ve vedení autosalonu či expedice auto agregátů. V průběhu let 2008 až 2013 měla produkce vozů střídavě vzestupnou a sestupnou tendenci. V roce 2013 byl **prodej na 87% z roku 2008**. Průměrně každým rokem firma prodá 100 nových automobilů.

## 6 Závěr

Krise je okamžik, kdy dochází k pročištění trhu od slabších jedinců a někdo ji může chápat i jako ozdravný proces. 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 taky 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. 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 pořizování osobních vozidel pro firemní účely.

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

třísměnnou. 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 jiné značky. Tento nový servis pomohl firmě k příjmům a pomohl přežít 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 lépe se na tento fakt připravit.



## 7. Seznam použité literatury a internetových zdrojů

BUNKLEY. *With Demand Slipping for Its Pickups and S.U.V. 's, G.M. Will Lay Off 3,550.* <http://www.nytimes.com/> [online]. © copyright 2015 The New York Times Company. [cit. 2014-11-2]. Dostupné z: [http://www.nytimes.com/2008/04/29/business/29auto.html?\\_r=3&](http://www.nytimes.com/2008/04/29/business/29auto.html?_r=3&)

Dorňák. *Světová finanční krize: Co stálo na počátku?*. <http://www.investujeme.cz/> [online]. © Copyright 2006-2015 Fincentrum a.s.[cit. 2014-11-1]. Dostupné z: <http://www.investujeme.cz/svetova-financni-krize-co-stalo-na-pocatku/>

Dvořák, ČTK, *Historie automobilismu v datech.* Auto.idnes.cz[online]. © Copyright 1999–2015 MAFRA, a. s. [cit. 2014-08-27]. Dostupné z: [http://auto.idnes.cz/historie-automobilismu-v-datech-doc-/auto\\_ojetiny.aspx?c=A060127\\_172200\\_auto\\_ojetiny\\_fdv](http://auto.idnes.cz/historie-automobilismu-v-datech-doc-/auto_ojetiny.aspx?c=A060127_172200_auto_ojetiny_fdv)

DVOŘÁK, Pavel. *Veřejné finance, fiskální nerovnováha a finanční krize.* Vyd. 1. Praha: C.H. Beck, 2008, xx, 343 s. Beckova edice ekonomie. ISBN 9788074000751.

Dvořák. *Americká auta spotřebitelé nechtějí.* <http://www.finance.cz/> [online]. © copyright 2005-2015. [cit. 2014-11-20]. Dostupné z: <http://www.finance.cz/zpravy/finance/222090-americka-auta-spotrebitele-nechteji/>

ECKERMANN, Erik. *World history of the automobile.* Warrendale, Pa.: Society of Automotive Engineers, c2001, x, 371 p. ISBN 076800800x.

Ešner, *Trochu z historie, je na co navázat.* <http://www.autosap.cz> [online]. © Copyright 1990-2015. [cit. 2014-09-3]. Dostupné z: <http://www.autosap.cz/trochu-z-historie/>

Hrabánková. *Kalendárium - Roosevelt vyhlásil program Nový úděl.* <http://m.ceskatelevize.cz/ct24/> [online]. © 1998-2011. [cit. 2014-09-13]. Dostupné z: <http://m.ceskatelevize.cz/ct24/kalendarium/7617-roosevelt-vyhlasil-program-novy-udel/>

Chádí El-Moussawi. *Západ slunce nad Detroitem.* <http://www.akcie.cz/> [online]. © copyright 2000-2015Fio. [cit. 2014-11-13]. Dostupné z: <http://www.akcie.cz/odborne-clanky/48148-zapad-slunce-nad-detroitem>

JANÍK, Martin. *Tatra.* Vyd. 1. Brno: Computer Press, 2005. ISBN 9788072265732.

KAREL HERČÍK, Jan Králík a [autoři fotografií Branislav Doubek ... et] AL]. *Mladá Boleslav: továrna ve městě - město v továrně : [historie města, krásy regionu, historie automobilky]*. Týnec nad Sázavou: Moto Public, 2005. ISBN 9788023954586

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](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.

Kohout. Krize hypoték a její důsledky. <http://finmag.penize.cz/> [online]. © 2006-2015. [cit. 2014-10-5]. Dostupné z: <http://finmag.penize.cz/ekonomika/261496-krize-hypotek-a-jeji-dusledky>

KRÁLÍK, Jan a Petr HRDLIČKA. *V soukolí okřídleného šípů: zákulisí automobilky Škoda očima konstruktéra Favoritu Petra Hrdličky*. 1. vyd. Praha: Grada, 2008, 160 s. TEN. ISBN 978-80-247-2415-7.

KUBA, Adolf. *Automobil v srdci Evropy*. Vyd. 1. Praha: Nakl. dopravy a spojů, 1986, 307 p.

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

Lavička. *Účinek šrotovného vyprchal. Prodej nových aut v EU klesl i o čtvrtinu*. [Http://ihned.cz/](http://ihned.cz/) [online]. © copyright 1996-2015 Economia, a.s. [cit. 2014-12-2]. Dostupné z: <http://byznys.ihned.cz/c1-48777160-prodej-vozu-prestane-klesat-v-pristimroce>.

Mírek Mikeska. *Automobilový průmysl vs finanční krize*. <http://www.investujeme.cz/> [online]. © copyright 2006-2015 Fincentrum a.s. [cit. 2014-11-20]. Dostupné z: <http://www.investujeme.cz/automobilovy-prumysl-vs-financni-krize/>

Niedermeyer. *Chart of the day: Trucks are back, baby*. <http://www.thetruthaboutcars.com/> [online]. © 2004 - 2015 The Truth About Cars. [cit.

2014-11-5]. Dostupé z:<http://www.thetruthaboutcars.com/2010/12/chart-of-the-day-trucks-are-back-baby/>

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

R. Walker. *What Was The New Deal?*. <http://livingnewdeal.org/> [online]. © Copyright 2012-2015.[cit. 2014-09-10]. Dostupné z: <http://livingnewdeal.org/what-was-the-new-deal/>

Radovan Novotný. *Šrotovné: Co je a co není vidět?*. Převzato z <http://www.finance.cz/> [online]. © copyright 1998-2015 Internet Info, s.r.o.[cit. 2014-11-29]. Dostupné z: <http://www.mesec.cz/clanky/srotovne-co-je-a-co-neni-videt/>

Sass. *News Analysis: Iffy Recovery, Ad Blues*. <http://www.mediapost.com/publications/mediadailynews/> [online]. ©2015 MediaPost Communications. All rights reserved. [cit. 2014-11-22]. Dostupné z: <http://www.mediapost.com/publications/article/110134/news-analysis-iffy-recovery-ad-blues.html>

Sherk. *Auto Bailout or UAW Bailout? Taxpayer Losses Came from Subsidizing Union Compensation*. <http://www.heritage.org/> [online]. © copyright 2003-2015. [cit. 2014-11-13]. Dostupné z: <http://www.heritage.org/research/reports/2012/06/auto-bailout-or-uaw-bailout-taxpayer-losses-came-from-subsidizing-union-compensation>

Stuchlík. *Drahý benzín likviduje benzínové pumpy*. [www.penize.cz](http://www.penize.cz) [online]. © copyright 2000-2015. [cit. 2014-11-5]. Dostupné z: <http://www.penize.cz/spotrebitel/42695-drahy-benzin-likviduje-benzinove-pumpy>

Tůma. *Světová válka a deprese v USA 1920/1921*. <http://www.penize.cz/> [online]. © Copyright 2000-2015.[cit. 2014-09-20]. Dostupné z: <http://www.penize.cz/15895-svetova-valka-a-deprese-v-usa-19201921>

Válová. *Výkon ekonomiky a krize automobilového průmyslu*. <http://www.finance.cz/> [online]. © copyright 2015. [cit. 2014-12-2]. Dostupné z: <http://www.finance.cz/zpravy/finance/214661-vykon-ekonomiky-a-krize-automobiloveho-prumyslu/>

Vaner. *Klesnou ceny benzínu a motorové nafty?*. <http://www.akcieatrhy.cz/cz/home> [online]. © 1.9.2009-2015. [cit. 2014-11-1]. Dostupné z: <http://www.akcieatrhy.cz/cz/klesnou-ceny-benzinu-a-motorove-nafty>

*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](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>

Zemánek. *Hypoteční krize v USA. Příčiny, průběh, následky (2. díl)*. <http://www.euroekonom.cz/index.php> [online]. (c) Copyright 2002-2015. [cit. 2014-10-5]. Dostupné z: <http://www.euroekonom.cz/analyzy-clanky.php?type=jz-usa-hypoteky2>

Zemánek. *Hypoteční krize v USA. Příčiny, průběh, následky (3. díl)*. <http://www.euroekonom.cz/index.php> [online]. (c) Copyright 2002-2015. [cit. 2008-03-20]. Dostupné z: <http://www.euroekonom.cz/analyzy-clanky.php?type=jz-usa-hypoteky3>