

ŠKODA AUTO VYSOKÁ ŠKOLA o.p.s.

Studijní program: B6208 Ekonomika a management

Studijní obor: 6208R087 Podniková ekonomika a management obchodu

K O M P A R A C E V Ý V O J E A U T O M O B I L O V É H O P R Ů M Y S L U Z E M Í V 4

Martin Rybár

Vedúcí práce: prof. Ing. Stanislav Šaroch, Ph.D.

Tento list vyjměte a nahrad'te zadáním bakalářské práce

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně a veškeré použité prameny a informace uvádím v seznamu použité literatury.

Souhlasím, aby moje práce byla zveřejněna v souladu s §47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách ve znění pozdějších předpisů a v souladu s vnitřním předpisem ŠKODA AUTO VYSOKÉ ŠKOLY o.p.s. o zveřejňování závěrečných prací Směrnice Vypracování závěrečné práce.

Jsem si vědom, že se na tuto práci plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., autorský zákon, ve znění pozdějších předpisů, zejména pak § 35 odst. 3, tzn., že ŠAVŠ nezasahuje do mých práv v případě využití této práce pro vnitřní potřebu a §60 – školní dílo. Beru na vědomí, že ŠAVŠ má právo na uzavření licenční smlouvy k této práci za obvyklých podmínek. Užiju-li tuto práci, nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti ŠAVŠ. V tomto případě má ŠAVŠ právo ode mne požadovat příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to až do jejich skutečné výše.

V Mladé Boleslavi dne 3. 5. 2019

Ďakujem prof. Ing. Stanislavovi Šárochovi, Ph.D. za odborné vedenie bakalárskej práce, poskytovanie rád a informačných podkladov.

Obsah

Úvod	7
1 Teoretické východiská analýzy národného hospodárstva	9
1.1 Štruktúra národného hospodárstva	9
1.2 Cyklický vývoj ekonomiky	12
1.3 Základné makroekonomické veličiny	13
2 Analýza automobilového priemyslu krajín V4	16
2.1 Česká republika	17
2.2 Slovenská republika	22
2.3 Poľská republika	26
2.4 Maďarská republika	30
3 Komparácia vývoja automobilového priemyslu krajín V4	34
3.1 Podiel automobilového priemyslu na HDP, zamestnanosti a zahraničnom obchode v krajinách V4	34
3.2 Automobilový priemysel v hospodárskom cykle	37
3.3 Finančné ukazovatele automobilového priemyslu	40
3.4 Obchodná vojna EU a USA	43
Záver	48
Zoznam literatúry	52
Zoznam obrázkov a tabuliek	56
Zoznam príloh	57

Zoznam použitých zkratiek a symbolov

Niektoré skratky a pojmy sú odvodené z anglických slov a ich význam veľakrát nezodpovedá ich slovenskému prekladu. Zoznam neobsahuje všetky skratky a pojmy, s ktorými sa môžeme v danej oblasti stretnúť.

CPI	Index spotrebiteľských cien (angl. The Consumer Price Index)
C29	Výroba motorových vozidiel, návesov a prívesov (podľa klasifikácie ekonomických činností NACE)
FCA	Fiat Chrysler Automobiles
HDP	hrubý domáci produkt
HPH	hrubá pridaná hodnota
ISIC	Medzinárodný štandard priemyselnej klasifikácie ekonomických činností (angl. International Standard Industrial Classification of all Economic Activities)
NACE	Štatistická klasifikácia ekonomických činností v Európskom spoločenstve (angl. Statistical Classification of Economic Activities in the European Community)
PH	pridaná hodnota
PPI	Cenový index výrobcov (aj. Producer Price Index)
RVHP	Rada vzájomnej hospodárskej pomoci
TPCA	Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech, s.r.o.
TMC	Toyota Motor corporation
VH	Výsledok hospodárenia
V4	Vyšehradská skupina alebo Vyšehradská štvorka (spoločenstvo štyroch stredoeurópskych štátov: Česka, Maďarska, Poľska a Slovenska založené 15. februára 1991)

Úvod

Krajiny V4 predstavujú v rámci Európy významné politicko-ekonomické zoskupenie, ktorého význam po Brexite ešte vzrastie a pre ktoré je práve automobilový priemysel silným spojením. Spolupráca medzi krajinami V4 má 700 ročnú históriu a v súčasnosti je ešte viac dôležitejšia ako kedykoľvek predtým. Automobilový priemysel je významným a úspešným odvetvím krajín V4, čo so sebou prináša aj mnohé výzvy a riziká týkajúce sa udržania jeho konkurencieschopnosti. Vzhľadom na dlhoročný spoločný politicko-spoločenský vývoj v regióne V4 sú tieto výzvy v rámci vyšehradských krajín takmer identické, pôsobia rovnako a prinášajú podobné problémy. V rámci interných tém všetky krajiny regiónu akútne riešia nedostatok kvalifikovanej pracovnej sily, rozvoj dodávateľských sietí, potrebu rozvoja a podpory aplikovaného výskumu a vývoja. Externé výzvy vznikajú ako výsledok prebiehajúcich procesov často mimo regiónu. Ide o geopolitické zmeny v oblastiach, kam sú výrobky vyvážané, zmluvy o voľnom obchode, zmeny v myslení a nástup novej generácie zákazníkov, objektívne prebiehajúci proces digitalizácie priemyslu. Mimoriadne podstatná je aj legislatíva Európskej únie, ktorá požiadavkami na dekarbonizáciu dopravy (sprísňovaním limitov na emisie), zvyšovaním požiadaviek na bezpečnosť, zmenami technickej legislatívy v oblasti schvaľovania vozidiel pre podmienky prevádzky na cestných komunikáciách vyvoláva revolučné zmeny, ktoré ovplyvňujú celý reťazec výroby a distribúcie vozidiel.

Cieľom bakalárskej práce je s využitím analýzy a komparácie vývoja automobilového priemyslu v krajinách V4 posúdiť jeho vplyv na hodnotu vybraných makroekonomických ukazovateľov a celkovú výkonnosť ekonomík krajín V4.

Práca je rozdelená do troch kapitol. Prvá kapitola je zameraná na rozpracovanie základných teoretických východísk sektorovej analýzy národného hospodárstva. Výkonnosť jednotlivých odvetví, ako aj celého hospodárstva, ovplyvňuje striedanie ekonomických cyklov. Z tohto dôvodu sú v teoretickej časti charakterizované základné makroekonomické parametre, do zmeny ktorých sa premieta ich striedanie.

Druhá kapitola mapuje situáciu na automobilovom trhu v krajinách V4 a konkretizuje hlavné automobilky v daných krajinách. Charakterizuje vývoj podielu hrubej pridanej hodnoty na HDP, podielu zamestnanosti automobilového priemyslu na celkovej zamestnanosti a podiel odmeňovania v automobilovom priemysle na odmeňovaní v celom národnom hospodárstve v krajinách V4.

Tretia kapitola je zameraná na analýzu a porovnanie vývoja automobilového priemyslu v krajinách V4. Rozdelená je na štyri podkapitoly. V prvej podkapitole sú analyzované podiely automobilového priemyslu ako súčasti sekundárneho sektoru ekonomiky na HDP, zamestnanosti a zahraničnom obchode v jednotlivých krajinách V4. V druhej podkapitole je analyzované správanie sa automobilového priemyslu v hospodárskom cykle s využitím analýzy vývoja tržieb v národnom hospodárstve a vývoja tržieb v automobilovom priemysle v krajinách V4. V tretej podkapitole sú porovnávané finančné ukazovatele automobilového priemyslu podľa krajín so zameraním na príčiny odlišností a výhľad s využitím absolútneho ukazovateľa, ktorým je výsledok hospodárenia z hospodárskej činnosti a vybraných pomerových ukazovateľov, ktorými sú hrubá rentabilita tržieb, podiel pridanej hodnoty na tržbách a podiel osobných nákladov na tržbách. V štvrtej podkapitole sú analyzované dopady obchodnej vojny EU a USA v oblasti automobilového priemyslu.

Záver bakalárskej práce je zameraný na sumarizáciu dosiahnutých výsledkov vo vzťahu k hlavnému cieľu práce.

1 Teoretické východiská analýzy národného hospodárstva

Národné hospodárstvo je komplex jednotlivých oblastí ekonomických činností v určitej krajine. Tieto oblasti sú úzko prepojené a vzájomne závislé. Každý zložitý systém, ktorý obsahuje množstvo podobných javov, musí byť racionálne usporiadaný. Podmienkou racionálneho usporiadania je vhodná klasifikácia. Zmyslom klasifikácie je uľahčiť analýzu a reguláciu národného hospodárstva. V práci sa používa klasifikácia, predmetom ktorej sú hospodárske javy vystupujúce v podobe odvetví a charakterizujeme ich v časti 1.1. Štruktúra národného hospodárstva.

Hlavnou úlohou národného hospodárstva je uspokojovať potreby celej spoločnosti pri rešpektovaní určitých obmedzení, ktoré súvisia hlavne s obmedzeným množstvom statkov a služieb. Národné hospodárstva sú ovplyvňované množstvom vnútorných faktorov ako inflácia, ekonomické, prírodné a politické faktory a vonkajšími faktormi, ktorými sú okolité štáty, situácia na svetových trhoch, ale aj konflikty a vojny. Výkonnosť národného hospodárstva je možné merať pomocou národohospodárskych ukazovateľov. V podkapitole 1.2 je najskôr vymedzený cyklický vývoj ekonomiky a následne v podkapitole 1.3 sú charakterizované vybrané makroekonomické ukazovatele.

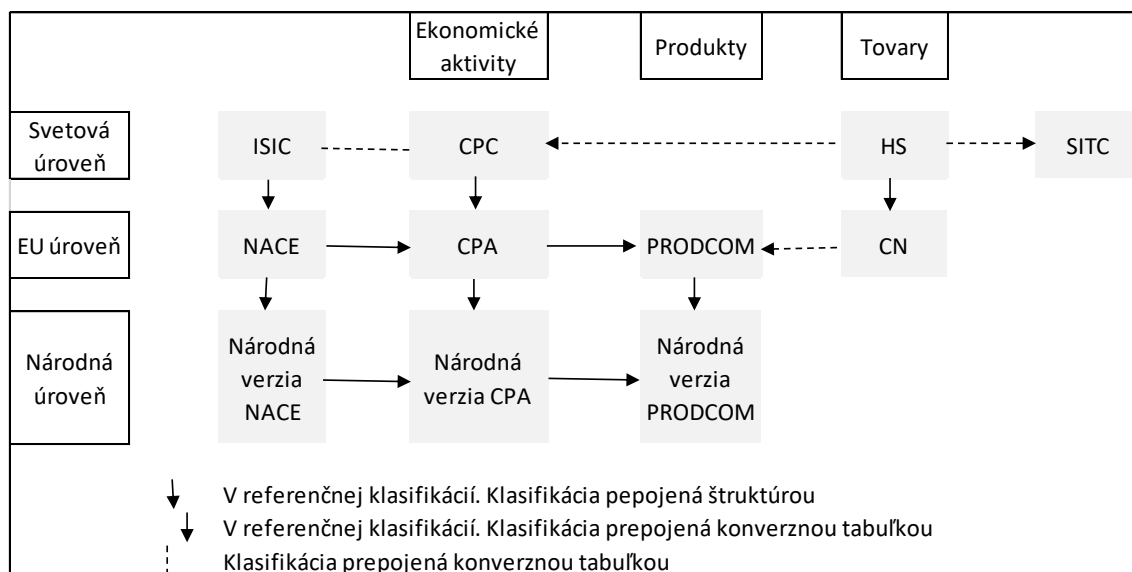
1.1 Štruktúra národného hospodárstva

Vo všeobecnosti štruktúra predstavuje relatívne stály súhrn komponentov, subsystémov a elementov určitého sociálno–ekonomického systému alebo jeho časti v konkrétnom časovom období a priestore. Štruktúra národného hospodárstva ovplyvňuje vývoj ekonomiky, jej vyspelosť, stabilitu, ekonomický rast, či úpadok a má vplyv aj na vývoj spoločenských, sociálnych a ostatných štruktúr.

Používané klasifikácie pre určenie štruktúry národného hospodárstva sú na svetovej úrovni ISIC, na úrovni EU klasifikácia NACE, ktorá sa používa aj na národných úrovniach. Ich prepojenie je znázornené na obrázku 1.

Podľa klasifikácie **OSN – ISIC (2001)** (International Standard Industrial Classification of all Economic Activities) sa ekonomické aktivity členia do 10 odvetví a 3 sektorov. Primárny sektor tvorí poľnohospodárstvo vrátane lesníctva, lovu a

ťažby. Sekundárny sektor zahŕňa spracovateľský priemysel, výrobu elektriny, plynu, vody a stavebníctvo. Terciárny sektor zahŕňa obchod, dopravu a spoje, finančné služby, komunálne, sociálne služby a vládne výdavky. U niektorých autorov klasifikácia ekonomických aktivít v národnom hospodárstve zahŕňa aj nový kvarciárny sektor, tzv. informačný, ktorý zdôrazňuje dôležitosť a význam informatizácie národnej ekonomiky. Okrem štruktúry.



Zdroj: Spracované podľa EUROSTAT: Industrial production statistics introduced – PRODCOM. 2019a

Obr. 1 Prepojenie klasifikácií ekonomických činností

Národná štatistická klasifikácia NACE je vypracovaná na báze spoločnej štatistickej klasifikácie ekonomických činností v Európskom spoločenstve NACE Revision 2, ktorú pre krajiny Európskeho Spoločenstva stanovuje Nariadenie Európskeho Parlamentu a Rady (ES) č. 1893/2006 z 20. decembra 2006. Toto Nariadenie je záväzné v celom rozsahu vo všetkých členských štátoch a uplatňuje sa od 1. januára 2008. Štatistická klasifikácia ekonomických činností SK NACE Rev. 2 je vydaná Vyhláškou Štatistického úradu Slovenskej republiky z 18. júna 2007 č. 306/2007 Z. z. Štatistickým úradom Českej republiky (Český štatistický úrad, 2019) bola vydaná klasifikácia ekonomických činností CZ NACE, ktorá od 1. januára 2008, nahradila odvetvovú klasifikáciu ekonomických činností (OKEČ). Klasifikácia maďarskej činnosti TEÁOR'08 (Hungarian central statistical office, 2019) je tiež totožná s európskou klasifikáciou NACE. V Poľskej republike sa

používa PKD, ktoré je založené rovnako na NACE (Statistics Poland, 2019). Vo všetkých krajinách V4 je od 1.1.2008 používaná rovnaká štatistická klasifikácia ekonomických činností, ide o tzv. národné verzie NACE.

Podľa NACE sa ekonomické činnosti rozdeľujú nasledovne:

- A. Poľnohospodárstvo, lesníctvo a rybolov
- B. Ťažba a dobývanie
- C. Priemyselná výroba
- D. Dodávka elektriny, plynu, pary a studeného vzduchu
- E. Dodávka vody, čistenie a odvod odpadových vôd, odpady a služby odstraňovania odpadov
- F. Stavebníctvo
- G. Veľkoobchod a maloobchod oprava motorových vozidiel a motocyklov
- H. Doprava a skladovanie
- I. Ubytovacie a stravovacie služby
- J. Informácie a komunikácia
- K. Finančné a poisťovacie činnosti
- L. Činnosti v oblasti nehnuteľností
- M. Odborné, vedecké a technické činnosti
- N. Administratívne a podporné služby
- O. Verejná správa a obrana povinné sociálne zabezpečenie
- P. Vzdelávanie
- Q. Zdravotníctvo a sociálna pomoc
- R. Umenie, zábava a rekreácia
- S. Ostatné činnosti
- T. Činnosti domácností ako zamestnávateľov nediferencované činnosti v domácnostiach produkujúce tovary a služby na vlastné použitie
- U. Činnosti extrateritoriálnych organizácií a združení

Na základe údajov o zaradení do jednotlivých tried podľa klasifikácie NACE patri najvyšší počet firiem (BALOG, M. – SLUŠNÁ, L. – BALÁŽ, V, 2015) pôsobiacich v oblasti automobilového priemyslu do nasledujúcich podtried:

29 – Výroba motorových vozidiel, návesov a prívesov

25 – Výroba kovových konštrukcií okrem strojov a zariadení

22 – Výroba výrobkov z gumy a plastu

G – Veľkoobchod

28 – Výroba strojov a zariadení i. n.

24 – Výroba a spracovanie kovov

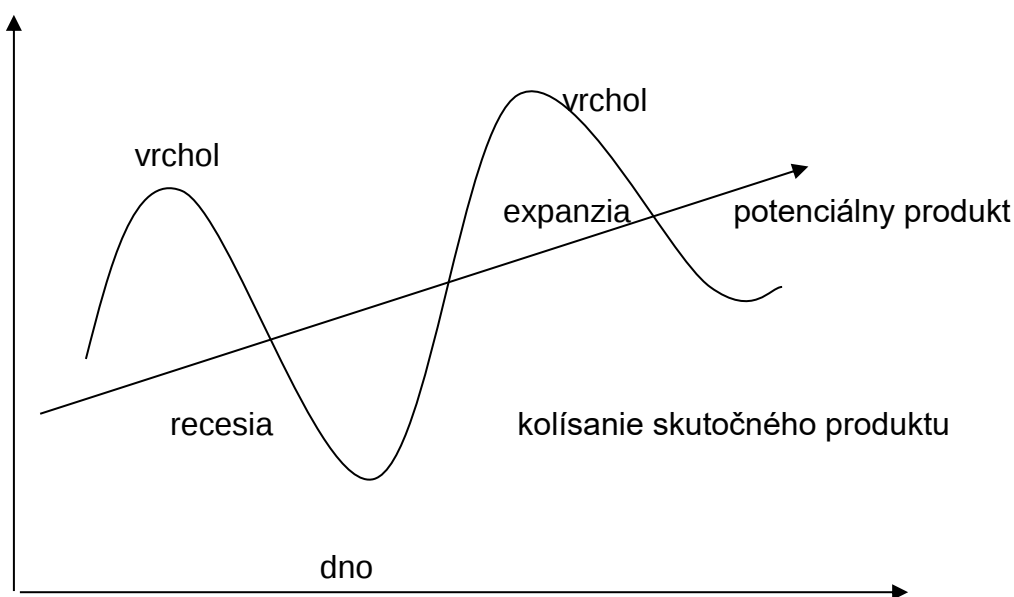
27 – Výroba elektrických zariadení

26 – Výroba počítačových, elektronických a optických výrobkov

Objektom záverečnej práce bude analýza automobilového priemyslu len v rámci podtriedy **29 - výroba motorových vozidiel, návesov a prívesov** (EN: Manufacture of motor vehicles, trailers and semi-trailers). Podľa charakteru výrobného programu má táto skupina nasledovnú skladbu: osobné, ľahké úžitkové a nákladné automobily, prívesy a návesy, autobusy a trolejbusy, pásové snehové vozidlá, golfové vozíky, obojživelné, požiarné vozidlá, výroba ich častí. Skupina sa ďalej rozdeľuje do odborov a to 29.1 Výroba motorových vozidiel (okrom motocyklov) a ich motorov; 29.2 Výroba karosérií pre motorové vozidlá výroba návesov a prívesov a 29.3 Výroba dielov a príslušenstva pre motorové vozidlá.

1.2 Cyklický vývoj ekonomiky

Výkonnosť ekonomiky jednotlivých krajín sa z roka na rok mení. Striedanie vzostupných a zostupných fáz vývoja ekonomiky sa nazýva **cyklický vývoj ekonomiky** (Obr.2).



Zdroj: spracované podľa LISÝ, J., 2007

Obr. 2 Model cyklického vývoja ekonomiky a jeho fáz

V priebehu cyklického pohybu možno pozorovať dve základné vývojové tendencie, ktoré sa prejavujú striedaním obdobia rastu skutočného hrubého domáceho produktu (HDP) s obdobím poklesu skutočného HDP. Týmto dvom vývojovým tendenciám zodpovedajú body zvratu, ktoré sa nazývajú vrchol a dno. Skutočný HDP môže byť v krátkom období vyšší ako potenciálny HDP, nižší, alebo sa mu môže rovnať. Pod potenciálnym HDP (tiež označované len ako produkt) chápeme najvyššiu možnú úroveň reálneho produktu, ktorú môže ekonomika trvale dosahovať v podmienkach prirodzenej miery nezamestnanosti a v podmienkach stabilnej cenovej hladiny, resp. pri nízkej miere inflácie. Celkový dlhodobý trend vývoja svetovej ekonomiky, ako aj ekonomík jednotlivých krajín, je rastúci, čo sa prejavuje zvyšovaním úrovne potenciálneho produktu. O rastúcej tendencii hospodárstva môžeme hovoriť iba v dlhodobom časovom horizonte. V krátkodobom horizonte sa striedajú fázy rastu a poklesu.

Analýza histórie ekonomických cyklov ukázala, že ekonomické výkyvy nemajú žiadnu pravidelnú periodicitu a je takmer nemožné ich včas a presne predvídať. Niekedy sa ekonomiky dlhé obdobie vyvíjali po vzostupnej línii (päťdesiate a šesťdesiate roky 20.storočia), ekonomika bola vo fáze expanzie, inokedy došlo v priebehu niekoľkých rokov k opakujúcim sa recesiám, napríklad v rokoch 1973 a 1975, 1981 a 1982 v USA. Pre jednotlivé fázy ekonomických cyklov je typický rast alebo pokles určitých makroekonomických agregátnych veličín, ktorými sa vyjadruje makroekonomická výkonnosť ekonomiky.

1.3 Základné makroekonomické veličiny

Informácie o vývoji ekonomiky, sprostredkujú makroekonomické veličiny, nazývané tiež národohospodárske agregáty. Charakter vývoja jednotlivých ekonomík je rôzny, každá sa chová určitým spôsobom, realizuje určitý výkon a vykazuje spravidla odlišnú úroveň makroekonomických ukazovateľov a preto slúžia tieto veličiny k posúdeniu výkonnosti ekonomík a k ich porovnávaniu navzájom. Národohospodárske agregáty plnia informačnú úlohu, poskytujú obraz reálneho ekonomického sveta, sú dôležité pre stanovenie priorít budúceho ekonomického vývoja (Jurečka, V. a kol., 2017). Zo škály národohospodárskych agregátov sú najdôležitejšie tie, ktoré merajú veľkosť celkového národného produktu vytvoreného v danej ekonomike za jedno časové obdobie. Týmto

ukazovateľmi sú hrubý domáci produkt, prípadne hrubý národný produkt. Ďalšími dôležitými makroekonomickými ukazovateľmi, sú nezamestnanosť (v práci sme sledovali jej protipól a to zamestnanosť, aby bolo možné daný ukazovateľ stiahnuť priamo pre hodnotenie vývoja konkrétneho odvetvia) a zahraničný obchod.

Hrubý domáci produkt (HDP) je kľúčovým ukazovateľom zachytávajúcim výkonnosť danej ekonomiky. HDP vyjadruje tržnú hodnotu všetkých finálnych statkov a služieb vyprodukovaných v danej ekonomike za dané obdobie. Existujú tri metódy zisťovania HDP, a to výdavková, výrobná a dôchodková metóda. (Soukup, J., Pošta, V., Neset, P., Pavelka, T., 2018, s. 21)

Globálnym cieľom ekonomického rozvoja v ekonomike je rast kvality života jej obyvateľov. Dôležitým ukazovateľom vývoja životnej úrovne, je **prírastok reálneho HDP na jedného obyvateľa**. Len v podmienkach, keď je tempo rastu reálneho HDP vyššie, ako je tempo rastu obyvateľov, možno hovoriť o ekonomickom rozvoji.

Nezamestnanosť - z pohľadu trhu práce je možné celkové obyvateľstvo rozdeliť na ekonomicky aktívne (pracovná sila) a ekonomicky neaktívne obyvateľstvo. Pracovná sila je zložená zo zamestnaných osôb (zamestnaných a seba zamestnaných) a nezamestnaných osôb. Nezamestnaná osoba je osoba staršia 15 rokov, ktoré nie je zamestnaná ani seba zamestnaná, ktorá zároveň aktívne hľadá prácu a ktorá je schopná do 14 dní nastúpiť do práce. (Soukup, J., Pošta, V., Neset, P., Pavelka, T., 2018, s. 43). V práci je sledovaná zamestnanosť, ako protipól nezamestnanosti, aby bolo možné ju určiť pre konkrétnu nami sledovanú ekonomickú aktivitu, tj. automobilový priemysel.

Zahraničný obchod je časť národného hospodárstva krajiny, ktorá zahŕňa obeh tovaru a služieb, prekračujúci hranice a ekonomiku danej krajiny. Je súčasťou medzinárodného obchodu v globálnej ekonomike. Zahraničný obchod pomocou vývozu a dovozu realizuje všetky ekonomické výstupy z národnej ekonomiky, tak aj vstupy do národnej ekonomiky, ktorými môžu byť fyzický tovar, know how, patenty, vynálezy, autorské práva. V užšom zmysle sa chápe ako výmena hmotného tovaru a v širšom slova zmysle ako pohyb tovaru a služieb. (Ružeková a kol., 2013, s. 23-24). Mieru zapojenia krajiny do medzinárodného obchodu, ktorou sa vyjadruje určitá otvorenosť ekonomiky, je možné merať rôznymi

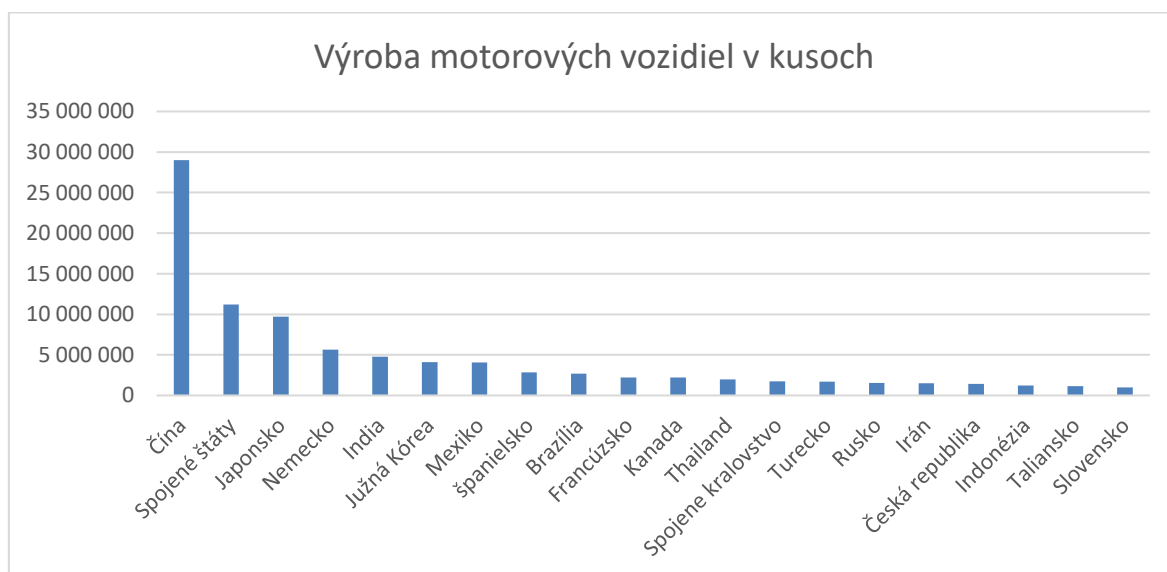
spôsobmi. Najčastejšie sa meria podiel importu, exportu alebo zahraničného obchodu ako celku voči HDP danej ekonomiky. Export je považovaný za ekonomicky prínosný. Export prispieva k rastu hrubého domáceho produktu vyvážajúcej ekonomiky, čo umožňuje pokles miery nezamestnanosti. V práci je v analýzách porovnávaný práve export jednotlivých krajín V4 a priamo export automobilového priemyslu krajín V4.

V nasledujúcej kapitole budeme charakterizovať automobilový priemysel v krajinách V4 spolu s vývojom vybraných makroekonomických ukazovateľov a podielu automobilového priemyslu k daným ukazovateľom. Analyzovaným obdobím sú roky 2009 až 2018. Začiatok posudzovaného obdobia je ovplyvnený finančnou krízou. Uvedené obdobie sme neporovnávali s predkrízovým obdobím. Z tohto dôvodu v krátkosti uvedieme aspoň základnú charakteristiku daného obdobia podľa Soukupa a Nečadovej (SOUKUP, J. – NEČADOVÁ, M., 2013), z pohľadu hodnotenia konkurencieschopnosti krajín V4 podľa Globálnej správy o konkurencieschopnosti. Najlepšie hodnotenou krajinou bola Česká republika. Vývoj reálneho HDP sa však v ČR v roku 2011 na rozdiel od Poľska a Slovenska pohyboval pod predkrízovou úrovňou (99,5 % HDP r. 2008). Za problematické faktory v ČR boli označené výška daní a regulácia v daňovej systéme, prístup k finančným zdrojom a reštriktívne opatrenia na trhu práce. Na poľskú ekonomiku mala globálna kríza relatívne malý dopad, čo súviselo s nízkou mierou otvorenosti a veľkosťou domáceho trhu. Ďalšími faktormi okrem rastu reálneho HDP boli stimulačné fiškálne impulzy, ktoré podporili domáci dopyt. Export bol stimulovaný výrazným znehodnotením zlotého. Slovenská ekonomika bola a stále je v dôsledku vysokej otvorenosti a malej veľkosti výrazne citlivou na vonkajšie vplyvy. Táto citlivosť sa premietla do zhoršenia pozície krajiny v hodnotení konkurencieschopnosti. Pozíciu Maďarska negatívne ovplyvnil deficit verejných financií, výška vládneho a verejného dlhu, problémy s vonkajšou rovnováhou a veľmi slabý ekonomický rast. Pre krajiny V4 je spoločná nízka dôvera v politickú reprezentáciu a jej pôsobenie, ktoré sa premietajú do negatívneho hodnotenia konkurencieschopnosti v indikátoroch kvality verejných inštitúcií a štátnej správy. Pozitívne hodnotenie sa týkalo predovšetkým kvality vyššieho vzdelávania a technologickú pripravenosť

2 Analýza automobilového priemyslu krajín V4

Automobilový priemysel zahŕňa širokú škálu podnikov a organizácií zapojených do navrhovania, vývoja, výroby, marketingu a predaja všetkých motorových vozidiel. Je jedným z najväčších hospodárskych sektorov na svete podľa príjmov. Automobilový priemysel nezahŕňa priemyselné odvetvia, ktoré sa venujú údržbe automobilov po dodaní koncovému používateľovi, ako sú automobilové opravovne a čerpacie stanice motorových palív. Pre automobilový priemysel sa často používa aj označenie „automotive“. Toto slovo je zložením gréckeho slova aut (self) a latinského motus (pohybu) a odkazuje na akúkoľvek formu self-powered vozidlo. Tento pojem navrhol Elmer Sperry a prvýkrát sa začal používať s odkazom na automobily v roku 1898 (Harper, D., 2019).

Automobilový priemysel v krajinách V4 má svoju dlhoročnú tradíciu. V roku 2017 bolo v regióne V4 vyrobených 3 642 000 automobilov, čo je asi jedna štvrtina z celkovej produkcie Európy. Na tomto počte vyrobených automobilov majú z krajín V4 najvyšší podiel Česká republika s produkciou 1 419 993 automobilov a Slovenská republika s produkciou 1 001 520 automobilov, čo predstavuje až 66 % produkcie krajín V4. Česká a Slovenská republika sa s uvedeným počtom vyrobených automobilov umiestnili medzi 20 najväčšími producentmi motorových vozidiel v roku 2017 na svete (obr. 3).



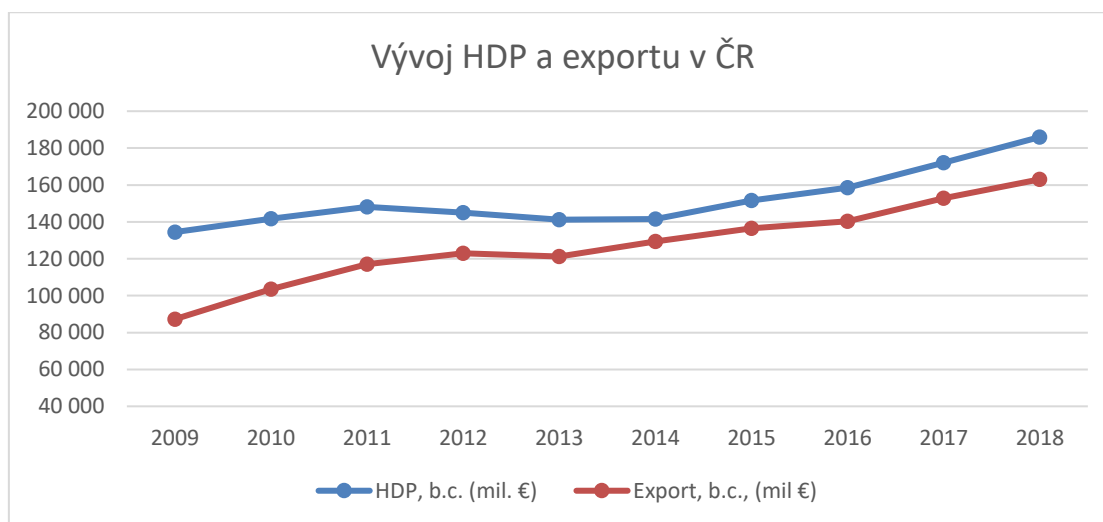
Zdroj: Spracované podľa OICA, 2019

Obr. 3 Top 20 krajín produkujúcich motorové vozidlá v roku 2017

Na základe uvedených skutočností možno predpokladať, že postavenie automobilového priemyslu v rámci ekonomík jednotlivých krajín V4 bude rôzne. V nasledujúcej časti bakalárskej práce preto analyzujeme významnosť postavenia automobilového priemyslu z hľadiska jeho vplyvu na ekonomiky jednotlivých krajín V4. Za týmto účelom sme zmapovali vývoj základných makroekonomických ukazovateľov postupne v každej zo štyroch krajín V4, zosumarizovali dôležité údaje o najvýznamnejších automobilkách, ktoré pôsobia na území jednotlivých krajín V4. Význam automobilového priemyslu v analyzovaných krajinách sme zhodnotili z hľadiska jeho podielu na vybraných makroekonomických ukazovateľoch, ako HDP, zamestnanosť a odmeny zamestnancov.

2.1 Česká republika

Vývoj ekonomiky v Českej republike v analyzovanom období od roku 2009 do roku 2018 (Graf 4 a tabuľka 1) s ohľadom na ukazovatele HDP a export (merané v bežných cenách – b.c. sezónne očistených) bol poznačený veľkou finančnou krízou, ktorej prvá fáza bola v roku 2009 s doznievaním v roku 2010 a druhá, v menšej intenzite sa prejavila v rokoch 2012 a 2013.



Zdroj: Spracované podľa údajov z Eurostatu. 2019b

Obr. 4 Vývoj HDP a exportu v b.c. (sezónne očistené) v ČR za roky 2009-2018

Vývoj HDP zaznamenal medziročný pokles v rokoch 2012 a 2013 o 2 až 3 %. V ostatných rokoch má rastúcu tendenciu. Export poklesol len v roku 2013 a to približne o 1 %. Dochádza tak k priblíženiu oboch ukazovateľov, čo bolo ovplyvnené podstatne vyšším, viac ako 10 % medziročným rastom exportu

v rokoch 2017 a 2018. HDP za sledované obdobie vzrástlo o 38 % a export až takmer o 87 %

Skúmaním ďalších parametrov a to vývoja zamestnanosti a odmien zamestnancov v národnom hospodárstve v Českej republike (tabuľka 1) sme zistili ďalšie doplňujúce informácie.

Tab. 1 Vývoj HDP, exportu, zamestnanosti a odmien v ČR za roky 2009-2018

Parameter / rok	2009	2010	2011	2012	2013
HDP, b.c. (mil. €)	134 449	141 715	148 041	145 076	141 198
Export, b.c., (mil €)	87 253	103 480	116 973	122 965	121 258
Zamestnanosť (tis.os)	4 336	4 251	4 230	4 255	4 296
Odmeny zamest. (mil.€)	59 331	62 929	66 140	66 194	64 518
Parameter / rok	2014	2015	2016	2017	2018
HDP, b.c. (mil. €)	141 582	151 603	158 535	172 041	185 974
Export, b.c., (mil €)	129 316	136 546	140 312	152 852	163 048
Zamestnanosť (tis.os)	4 334	4 418	4 499	4 581	
Odmeny zamest. (mil.€)	62 996	66 758	71 323	79 359	89 207

Zdroj: Spracované podľa údajov Eurostatu (2019b)

Zamestnanosť poklesla len v roku 2010 o 2 % v porovnaní s rokom 2009, čo bolo ovplyvnené ešte doznievajúcou finančnou krízou. V nasledujúcich rokoch už dochádza k rastu zamestnanosti v prieme o 1 %. Odmeny (mzdy vrátane poistenia) zaznamenali pokles až v rokoch 2012 a 2013, po tomto prechodnom znížení (druhá vlna krízy) sa tempo rastu miezd zvýšilo. Celkovo odmeny zamestnancov vzrástli v roku 2018 v porovnaní s rokom 2009 o 50 %. Zamestnanosť sa v porovnaní s rokom 2009 zmenila len o približne 6 %.

Postsocialistická transformácia českého automobilového priemyslu (PAVLÍNEK, P. A., 2008) bola zložitá. Transformácia priemyslu osobných automobilov a automobilových súčiastok bola úspešná, zvyšok českého automobilového priemyslu nie, jedinou výnimkou bola výroba autobusov. Česká republika (HRTÚSOVÁ, T. – KOZELSKÝ, T. – LENORT, R. – NOVÁK, R. – ŠAROCH, S., 2018) sa s výrobou motorových vozidiel vo výške 1,4 mil zaraduje medzi svetové automobilové veľmoci. Väčšina výroby pripadá a produkciu osobných a malých úžitkových vozidiel. Tempo rastu produkcie a tržieb automobilového priemyslu v ČR výrazne prevyšuje výkon spracovateľského priemyslu ako aj výkon ekonomiky ako celku.

K najvýznamnejším výrobcam osobných automobilov v Českej republike patrí spoločnosť Škoda Auto v Mladej Boleslave, ktorá je súčasťou koncernu Volkswagen, spoločnosť Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech v Kolíne a Hyundai v Nošovicích. Nákladné automobily sa vyrábajú v Tatre Kopřivniciach a v pražskej spoločnosti AVIA. Spoločnosti Iveco Czech Republic (predtým Karosa), SOR Libchavy a TEDOM sa zase orientujú na výrobu autobusov. České traktory sú už viac ako pol storočia späté s menom Zetor Príviesy za nákladné automobily vyrába ďalšia tradičná česká spoločnosť PANA V – Senice na Hané. Ďalej sa zameriame len na tri najvýznamnejšie automobilky vyrábajúce osobné automobily.

Škoda Auto a.s.

Spoločnosť je jednou z najstarších automobiliek na svete. Založená bola v roku 1895 spoločníkmi Václavom Klementom a Václavom Laurinom v Mladej Boleslavi. Na začiatku produkovali bicykle a motocykle. Prvý automobil vyšiel z brán továrne v roku 1905. Dnes má firma ďalšie odštiepné závody v Kvasinách a vo Vrchlabí. V súčasnej dobe je najväčšou automobilkou v Českej republike. Značka ŠKODA je už 25 rokov súčasťou koncernu VOLKSWAGEN. Behom tejto doby sa podstatne zvýšili objemy dodávok a rozšírilo sa jej produktové portfólio. Od roku 2009 udržiava stabilnú výrobu okolo **55 % domácej produkcie**. Škoda Auto sa pripravuje na požiadavky éry elektromobility. V roku 2018 investovala česká automobilka 3,4 mil. eur do výstavby internej dobíjacej infraštruktúry v hlavnom výrobnom závode v Mladej Boleslavi. Do roku 2025 vybuduje dobíjaciu infraštruktúru s takmer 7 000 dobíjacími bodmi aj vo svojich ostatných závodoch v Mladej Boleslavi, Kvasinách a Vrchlabí. Spoločnosť priamo zamestnávala viac ako 31 600 zamestnancov. Najpredávanejšie modelové rady sú ŠKODA OCTAVIA, ŠKODA FABIA a ŠKODA SUPERB a vysoké predaje zaznamenáva aj ŠKODA KODIAK. V roku 2017 sa celosvetovo vyrobilo 1 232 042 automobilov značky ŠKODA. (Oficiálna stránka Škoda Auto a.s., 2019).

Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech, s.r.o. (TPCA)

Ide o joint venture japonskej firmy **Toyota Motor Corporation (TMC)** a francúzskej firmy **PSA Groupe**, ktoré spoločne postavili a prevádzkujú a automobilovú továreň v Ovčárech pri Kolíne. Spoločnosti podpísali zmluvu

o spolupráci v januári 2002 a výrobu zahájili vo februári roku 2005. V továrni sa každoročne vyrobí približne 220 000 malých mestských automobilov značiek Toyota Aygo, Peugeot 108 a Citroën C1. Priamo v automobilke pracuje približne 2 800 zamestnancov. Výrobná kapacita automobilky je 300 000 automobilov ročne. V roku 2017 vyrobili 199 078 aut. Kolínska TPCA sa po prevzatí Toyotou stane súčasťou spoločnosti Toyota Motor Európe (TME) a pripojí sa k ďalším siedmim závodom, ktoré má firma v Európe. (Oficiálna stránka Toyota Peugeot Citroën Automobile Czech, s.r.o., 2019)

Hyundai Motor Manufacturing Czech

Spoločnosť Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o. (HMMC) zo sídlom v priemyselnej zóne v Nošoviciach bola založená 7.7.2006. Ide o prvý výrobný závod Hyundai v Európe. Všetky modely (Hyundai i30, Hyundai i30 kombi, Hyundai i30 trojdverový, Hyundai ix20 a Hyundai Tucson), vyrábané v závode HMMC boli vyvinuté špeciálne pre európsky trh v technickom centre Hyundai v nemeckom Rüsselsheime. Automobilka v Moravskosliezskom kraji vytvorila viac ako 10 000 pracovných miest a priamo v automobilke pracuje 3 400 zamestnancov. Výrobná kapacita automobilky je 350 000 automobilov ročne. (Oficiálna stránka Hyundai Motor Manufacturing Czech, 2019).

V roku 2017 najväčší výrobca, Škoda Auto, zvýšil produkciu o 12 percent na 858 103 áut. V automobilke Hyundai v Nošoviciach klesla výroba o 0,5 percenta na 356 700 áut a kolínska automobilka TPCA aj napriek rastu na začiatku roka 2017 znížila produkciu o desatinu na 199 078 vozidiel. Podľa prezidenta českého združenia AutoSAP Bohdana Wojnara bol rok 2017 rekordným rokom výroby motorových vozidiel v ČR, čo platí pre celý český automobilový priemysel vrátane subdodávateľského sektora. Priaznivé výsledky automobilového priemyslu sú ovplyvnené pozitívnym vývojom európskej a svetovej ekonomiky a rastúcim spotrebiteľským dopytom po vozidlách v ČR aj v Európe.

Podiel automobilového priemyslu ČR (hrubá pridaná hodnota) na tvorbe HDP (Tab. 2) sa zvýšila z 3,61 % v roku 2009 na 5,64 % v roku 2017 (údaje za rok 2018 pre automobilový priemysel ešte neboli k dispozícii). Podiel zamestnanosti v automobilovom priemysle na celkovej zamestnanosti v národnom hospodárstve ČR rástol pomalšie, z 3,18 % v roku 2009 vzrástol na 3,81 % v roku 2017. Podiel

odmien (miezd a odvodov) v automobilovom priemysle na celkových odmenách je vyšší ako podiel na zamestnanosti. V roku 2009 dosiahol výšku 3,68 %. Tento podiel rástol rýchlejšie ako podiel na zamestnanosti a v roku 2017 dosiahol výšku až 5,22 %. Čo znamená, že priemerné mzdy v automobilovom priemysle sú vyššie ako priemerné odmeny v národnom hospodárstve. V porovnaní s tvorbou HPH možno konštatovať, že okrem roku 2009 bol podiel tvorby HPH automobilového priemyslu na celkovom HDP vyšší ako podiel odmien v automobilovom priemysle na celkových odmenách, čo vytvára predpoklad pre rast zisku v automobilovom priemysle. Tento predpoklad overíme až v nasledujúcej kapitole pri analýze finančnej situácie automobilového priemyslu.

Tab. 2 Podiel automobilového priemyslu na vybraných ukazovateľoch ČR 2009-2017

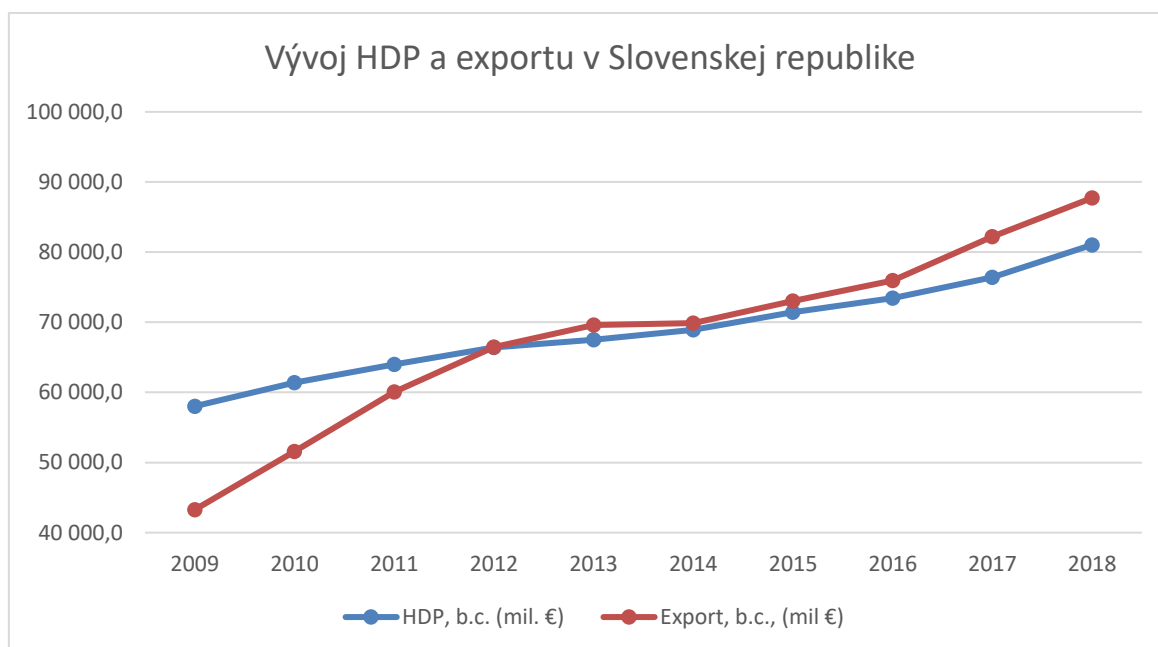
Parameter / rok	2009	2010	2011	2012	2013
HDP, b.c. (mil. €)	134 449	141 715	148 041	145 076	141 198
HPH, b.c., C29 (mil.€)	4 851	5 946	6 591	6 256	6 130
% podiel	3,61%	4,20%	4,45%	4,31%	4,34%
Zamestnanosť (tis.os)	4 336	4 251	4 230	4 255	4 296
Zamestnanosť C29 (tis.os)	138	139	148	143	143
% podiel	3,18%	3,27%	3,49%	3,37%	3,32%
Odmeny zamest. (mil.€)	59 331	62 929	66 140	66 194	64 518
Odmeny zamest. C29 (mil.€)	2 181	2 444	2 840	2 768	2 719
% podiel	3,68%	3,88%	4,29%	4,18%	4,21%
Parameter / rok	2014	2015	2016	2017	
HDP, b.c. (mil. €)	141 582	151 603	158 535	172 041	
HPH, b.c., C29 (mil.€)	7 085	7 842	8 834	9 702	
% podiel	5,00%	5,17%	5,57%	5,64%	
Zamestnanosť (tis.os)	4 334	4 418	4 499	4 581	
Zamestnanosť C29 (tis.os)	149	159	168	177	
% podiel	3,43%	3,60%	3,74%	3,87%	
Odmeny zamest. (mil.€)	62 996	66 758	71 323	79 359	
Odmeny zamest. C29 (mil.€)	2 812	3 201	3 626	4 145	
% podiel	4,46%	4,79%	5,08%	5,22%	

Zdroj: Spracované podľa údajov z Eurostatu. (2019b)

Podiel na zahraničnom obchode sme analyzovali samostatne v tretej kapitole a to aj z dôvodu, že údaje o exporte automobilového priemyslu boli v Eurostate k dispozícii len za roky 2012 až 2016.

2.2 Slovenská republika

Vývoj ekonomiky v Slovenskej republike v analyzovanom období od roku 2009 do roku 2018 (Obr. 5 a Tab. 3) s ohľadom na ukazovatele HDP a export (merané v bežných cenách – b.c. sezónne očistených) má po celú dobu rastúcu tendenciu. Porovnaním vývoja HDP a hodnoty exportu dochádza k zaujímavej skutočnosti a to, že export zaznamenal vysoký rast až 14 % v prvých rokoch po kríze (2010 a 2011). Celkovo export od roku 2009 do roku 2018 vzrástol až o 103 %, pričom HDP sa zvýšilo o 40 %, čo viedlo ku skutočnosti, že hodnota exportu je od roku 2013 vyššia ako hodnota HDP, čo znamená, že ide o proexportne orientovanú ekonomiku, predstavujúcu značné riziko.



Zdroj: Spracované podľa údajov Eurostatu. (2019b) (hodnoty sú uvedené v Tab. 3)

Obr. 5 Vývoj HDP a exportu v b.c. (sezónne očistené) v SR za roky 2009-2018

Údaje o vývoji zamestnanosti a odmenách zamestnancov v národnom hospodárstve Slovenska sú uvedené v tab. 3. Z hľadiska ich medziročných zmien, možno konštatovať, že finančná kríza sa najviac odrazila na zamestnanosti, kedy došlo k miernemu poklesu počtu zamestnaných v SR v rokoch 2010 a 2013. Odmeny (mzdy spolu s odvodmi) rástli každým rokom, pričom v roku 2018 v porovnaní s rokom 2009 boli vyššie o 42 %. Zamestnanosť bola v roku 2018 v porovnaní s rokom 2009 vyššia o 11,5 %.

Tab. 3 Vývoj HDP, exportu, zamestnanosti a odmien v SR za roky 2009-2018

Parameter / rok	2009	2010	2011	2012	2013
HDP, b.c. (mil. €)	58 032,9	61 368,3	63 981,8	66 410,3	67 521,9
Export, b.c., (mil €)	43 285,5	51 585,3	60 066,3	66 472,9	69 585,8
Zamestnanosť (tis.os)	1 837,58	1 808,70	1 854,19	1 864,17	1 854,61
Odmeny zamest. (mil.€)	24 064,0	24 974,5	26 112,4	26 928,4	27 481,3
Parameter / rok	2014	2015	2016	2017	2018
HDP, b.c. (mil. €)	68 907,4	71 446,2	73 436,2	76 430,5	81 034,7
Export, b.c., (mil €)	69 888,9	73 051,6	75 949,2	82 211,9	87 722,4
Zamestnanosť (tis.os)	1 895,52	1 942,82	1 997,80	2 049,76	
Odmeny zamest. (mil.€)	28 604,9	30 332,3	31 835,4	34 359,3	37 072,9

Zdroj: Spracované podľa údajov z Eurostatu. (2019b)

Rozvoj automobilového priemyslu na Slovensku a začlenenie sa medzi najdôležitejšie svetové automobilové centrá sa začalo na začiatku 90.-tych rokov, kedy nemecká automobilová spoločnosť Volkswagen AG vybudoval závod na výrobu automobilov pri Bratislave. Tento významný krok pomohol rozvoju slovenského hospodárstva po zániku trhov bývalého spoločenstva RVHP a ukončení zbrojárskej výroby na Slovensku. Vstupom automobilovej spoločnosti Volkswagen na Slovensko sa začal budovať aj dodávateľský reťazec, čím sa zvýšili ďalšie investície do automobilového priemyslu v dodávateľskom sektore. Slovensko tak nastúpilo novú cestu rozvoja priemyselnej výroby a to najmä v sektoroch: automotive a strojárstvo.

Druhá významná vlna investícií do automobilového priemyslu na Slovensku bola realizovaná vďaka príchodu ďalších dvoch svetových automobiliek: PSA Peugeot Citroen a KIA Motors, ktoré vybudovali svoje výrobné-montážne závody pri Trnave (PSA) a Žiline (KIA). PSA Peugeot-Citroën vstúpil na Slovensko v roku 2003 (SARIO, 2019). Na konci roku 2018 otvorila spoločnosť Jaguar Land Rover svoj nový výrobný závod v strategickom parku Nitra.

Pred vyčíslením podielu automobilového priemyslu na vybraných makroekonomických ukazovateľoch charakterizujeme najdôležitejšie automobilky pôsobiace na území Slovenska.

Volkswagen Slovakia, a.s.

Spoločnosť Volkswagen Slovakia, a.s. vznikla v roku 1991 a dnes patrí medzi najvýznamnejšie spoločnosti v krajine. Závody spoločnosti sú umiestnené v

lokalitách Bratislava, Martin a Stupava. Za toto obdobie vyrobil Volkswagen Slovakia viac ako päť miliónov áut a v súčasnosti je Volkswagen Slovakia jediným automobilovým závodom na svete vyrábajúcim vozidlá piatich značiek pod jednou strechou. Vyrába exkluzívne Volkswagen Touareg, Audi Q7, Audi Q8, Porsche Cayenne, Volkswagen up!, Volkswagen e-up!, ŠKODA Citigo a SEAT Mii. Viac ako 99 % produkcie smeruje na vývoz do 158 krajín sveta. Najväčšie trhy, kam smerujú vozidlá, sú Nemecko, USA a Čína. Volkswagen Slovakia je najväčším a najdlhšie produkujúcim výrobcom automobilov a jedným z najväčších zamestnávateľov na Slovensku. V spoločnosti VW Slovakia pracuje približne 10 800 zamestnancov. (oficiálna stránka Volkswagen Slovakia, a.s, 2019)

Kia Motors Slovakia, s.r.o.

Spoločnosť na slovenskom trhu pôsobí od roku 2004 a sériová výroba automobilov bola spustená v decembri 2006 v Teplicke nad Váhom. Za obdobie od roku 2006 do roku 2015 spoločnosť Kia Motors Slovakia vyrobila vyše 2 925 000 vozidiel a v súčasnosti spoločnosť zamestnáva približne 3 800 zamestnancov. Výrobná kapacita spoločnosti je 350 000 automobilov ročne. Produktovú radu tvoria Kia Sportage, Kia cee'd, cee'd Sportswagon a pro_cee'd, a Kia Venga. (Oficiálna stránka Kia Motors Slovakia, s.r.o., 2019)

PSA Slovakia, s.r.o.

Automobilka PSA Slovakia, s.r.o. so sídlom v Trnave existuje od roku 2006 a od svojho pôsobenia na Slovensku vyrobila vyše 2 500 000 vozidiel. Viac ako 80 % produkcie smeruje na trhy EÚ. Spoločnosť v súčasnosti zamestnáva priamo približne 4 500 ľudí. Okrem toho dáva prácu takmer 20.000 ľuďom prostredníctvom svojich dodávateľov lokalizovaných na Slovensku. Denne automobilka vyprodukuje 1 395 vozidiel. (Oficiálne stránky PSA Slovakia, 2019).

Jaguar Land Rover

V októbri roku 2018 bol otvorený závod britskej automobilky Jaguar Land Rover v Nitre. Spoločnosť v danom roku zamestnávala 1 500 ľudí, do konca roka 2019 by mala mať 2 800 zamestnancov. Celková výrobná kapacita predstavuje 150 000 automobilov ročne. (Oficiálne stránky Jaguar Land Rover., 2019).

V Tab. 4 sme spracovali podiel automobilového priemyslu (NACE – C29) na HDP, zamestnanosti a odmeňovaní. Rovnako ako v Českej republike podiel hrubej

pridanej hodnoty automobilového priemyslu na HDP rastie. V roku 2009 bol 2,28 % a v roku 2017 dosahoval už hodnotu 4,5 %. Zamestnanosť v automobilovom priemysle v Slovenskej republike dosiahla v roku 2009 podiel 2,64 % a vzrástol na 3,76 % v roku 2017. Podiel odmeňovania v automobilovom priemysle na odmeňovaní v celom národnom hospodárstve je vyšší ako podiel na zamestnanosti a vyšší ako podiel na tvorbe HDP. V roku 2009 podiel dosahoval hodnotu 2,93 % a v roku 2017 to už bolo 5,01 %. Tento nárast v porovnaní s rastom zamestnanosti je podstatne vyšší, čo rovnako ako v Českej republike naznačuje, že mzdy v automobilovom priemysle sú vyššie ako v národnom hospodárstve. Podiel na odmeňovaní je až na rok 2010 až 2012 vyšší ako na tvorbe HDP. Dopad na výsledok hospodárenia automobilového priemyslu však overíme až v kapitole 3.

Tab. 4 Podiel automobilového priemyslu na vybraných ukazovateľoch SR 2009-2017

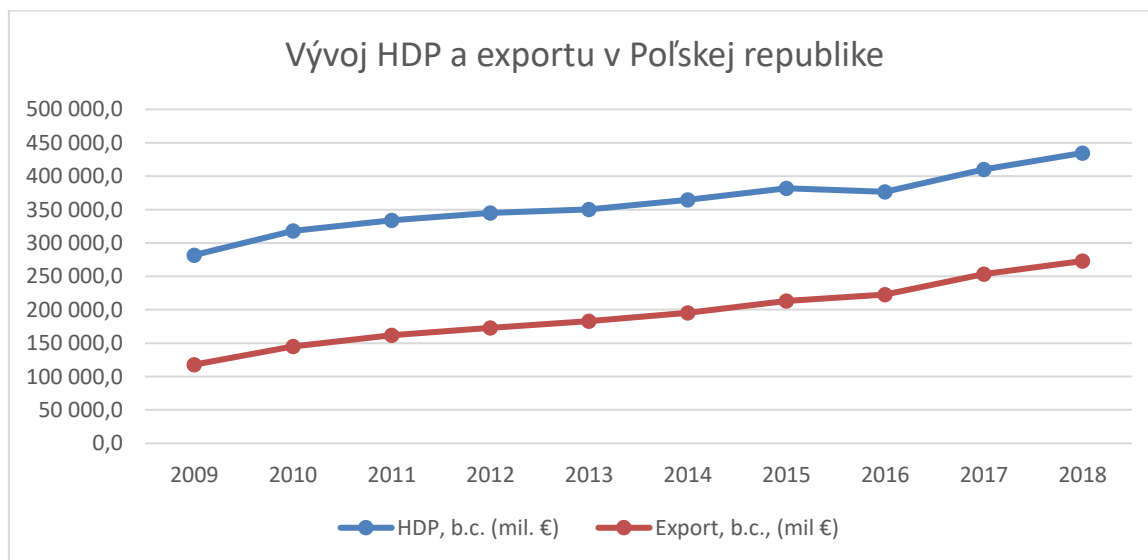
Parameter / rok	2009	2010	2011	2012	2013
HDP, b.c. (mil. €)	58 033	61 368	63 982	66 410	67 522
HPH, b.c., AP (mil.€)	1 323	1 928	2 320	2 325	2 415
% podiel	2,28%	3,14%	3,63%	3,50%	3,58%
Zamestnanosť (tis.os)	1 838	1 809	1 854	1 864	1 855
Zamestnanosť AP (tis.os)	48	51	57	62	62
% podiel	2,64%	2,82%	3,10%	3,30%	3,34%
Odmeny zamest. (mil.€)	24 064	24 975	26 112	26 928	27 481
Odmeny zamest. AP (mil.€)	706	779	920	1 072	1 134
% podiel	2,93%	3,12%	3,52%	3,98%	4,13%
Parameter / rok	2014	2015	2016	2017	
HDP, b.c. (mil. €)	68 907	71 446	73 436	76 431	
HPH, b.c., AP (mil.€)	2 833	3 016	3 161	3 436	
% podiel	4,11%	4,22%	4,30%	4,50%	
Zamestnanosť (tis.os)	1 896	1 943	1 998	2 050	
Zamestnanosť AP (tis.os)	61	66	70	77	
% podiel	3,23%	3,42%	3,52%	3,76%	
Odmeny zamest. (mil.€)	28 605	30 332	31 835	34 359	
Odmeny zamest. AP (mil.€)	1 203	1 300	1 444	1 723	
% podiel	4,20%	4,29%	4,53%	5,01%	

Zdroj: Spracované podľa údajov z Eurostatu. (2019b)

Podiel na zahraničnom obchode sme analyzovali samostatne v tretej kapitole a to aj z dôvodu, ako sme uviedli vyššie, že údaje o exporte automobilového priemyslu boli v Eurostate k dispozícii len za roky 2012 až 2016.

2.3 Poľská republika

Vývoj ekonomiky v Poľskej republike v analyzovanom období od roku 2009 do roku 2018 (Obr. 6 a tab. 5) s ohľadom na ukazovatele HDP a export (merané v bežných cenách – b.c., sezónne očistených) má rastúcu tendenciu až na rok 2016, kedy došlo k medziročnému 1 % poklesu. Uvedená skutočnosť je v porovnaní s ostatnými krajinami V4 špecifická. Kým v ostatných krajinách došlo k poklesu v rokoch 2011 a 2012, kedy sa prejavila druhá vlna finančnej krízy, v Poľskej republike nastal pokles až v roku 2016. Medziročný rast exportu bol najvyšší (o 23 %) v roku 2010, následne do roku 2017 sa rast spomalil (rástol 5 % až 9 %). V roku 2017 došlo k prechodnému vyššiemu nárastu exportu (14 %). Celkovo export od roku 2009 do roku 2018 vzrástol až o 130 %, čo je najvyšší nárast zo všetkých krajín V4. Podobne nárast HDP v roku 2018 v porovnaní s rokom 2009 vo výške 59 % bol spomedzi krajín V4 najvyšší. Vývoj HDP a exportu má mierne sa približujúcu tendenciu, nedošlo k situácii tak, ako v Slovenskej republike, kde export dosiahol vyššie hodnoty ako bolo vytvorené HDP. V Českej republike bola hodnota exportu v každom roku nižšia ako hodnota HDP, ale došlo k zníženiu tohto rozdielu vplyvom podstatne vyššieho rastu exportu ako HDP.



Zdroj: Spracované podľa údajov z Eurostatu. (2019b)

Obr. 6 Vývoj HDP a exportu v b.c. (sezónne očistené) v PR za roky 2009-2018

Údaje o vývoji zamestnanosti a odmenách zamestnancov v národnom hospodárstve v Poľskej republike sú uvedené v Tab. 5.

Tab. 5 Vývoj HDP, exportu, zamestnanosti a odmien v PR za roky 2009-2018

Parameter/rok	2009	2010	2011	2012	2013
HDP, b.c. (mil. €)	281 934,1	318 290,7	334 166,6	344 984,6	350 426,9
Export, b.c., (mil €)	117 905,5	144 921,0	161 842,9	173 053,0	182 840,0
Zamestnanosť (tis.os)	12 218,10	11 876,40	11 953,80	12 055,00	12 100,50
Odmeny zamest. (mil.€)	119 513,6	137 100,7	140 885,6	144 893,8	147 430,1
Parameter/rok	2014	2015	2016	2017	2018
HDP, b.c. (mil. €)	364 616,8	381 731,3	376 783,3	410 255,8	434 741,1
Export, b.c., (mil €)	195 585,9	212 966,9	222 634,5	253 638,2	272 960,2
Zamestnanosť (tis.os)	12 371,90	12 575,10	12 773,60	12 999,50	
Odmeny zamest. (mil.€)	154 496,3	159 692,9	162 976,7	180 237,5	

Zdroj: Spracované podľa údajov z Eurostatu. (2019b)

Zamestnanosť sa v Poľskej republike medziročne zvyšovala o 1 a ž 2 %, pokles nastal len v roku 2010, kedy sa prejavil dopad finančnej krízy a je jediným z analyzovaných ukazovateľov, v ktorom sa finančná kríza prejavila poklesom hodnoty. Medziročný rast odmien zamestnancov (mzdy a odvody) bol dokonca v roku 2010 najvyšší (15 %). V ďalších rokoch sa rast miezd spomalil. Celkový nárast miezd medzi rokmi 2009 a 2018 bol 50 %, čo je rovnaký nárast ako dosiahla Česká republika. Zamestnanosť v uvedenom období vzrástla len o 6 %, čo je opäť podobne ako v Českej republike (o 5 %).

Pred vyčíslením podielu automobilového priemyslu na vybraných makroekonomických ukazovateľoch charakterizujeme rovnako ako vyššie najdôležitejšie automobilky pôsobiace na území Poľskej republiky.

Výroba osobných a nákladných automobilov v Poľsku presiahla 681 000 automobilov (poľská agentúra pre automobilový trh Samar). Osobné automobily sa na celkovej produkcii podieľajú približne 86 % a zvyšné percentá sú nákladné automobily. V najväčších automobilkách v Poľsku patria Fiat, Opel a Volkswagen. Väčšina vyprodukovaných vozidiel smeruje na export.

FCA Poland

Fiat Chrysler Automobiles (FCA) je najväčším výrobcom automobilov v Poľsku a aj jedným z najvýznamnejších zahraničných investorov v priemysle. Skupina, ktorá zahŕňa šesťnásť poľských spoločností, zamestnáva vyše 9 000 ľudí.

Závod FCA Poland v Tychy - závod v súčasnosti vyrába tri dôležité modely v rade skupiny: Fiat 500, Lancia Ypsilon a Abarth 500. V roku 2017 opustilo továreň viac ako 263 000 kusov vozidiel. Najslávnejším vyrábaným automobилоm bol

„Maluch“ teda nástupca Fiatu 500, produkovaný v Poľsku ako Fiat 126p a od roku 1967 to bol veľký Fiat 125p. Tretina produkcie mierila na export a bývalé Československo bolo po Juhoslávii pre Fiat 125p druhým najväčším zahraničným trhom. Predalo sa ich tu približne 83 000 kusov. Na konci sedemdesiatych rokov stál tento veľký sedan asi 70 000 korún, čo bolo o niekoľko tisíc viac ako vtedajšie Škody 105 a 120 (Magazín-Auto-Pravda, 2019). Závod v súčasnosti zamestnáva približne 2 808 zamestnancov. (Oficiálna stránka Fiat Auto Poland, 2019)

Opel Manufacturing Poland

Opel Manufacturing Poland patrí do Opel / Vauxhall, ktorá je súčasťou medzinárodnej skupiny Group PSA. Spoločnosť sa skladá z továrne na výrobu osobných automobilov v Gliwiciach a továrne na výrobu motorov v meste Tychy. Prevažná väčšina produkcie závodu v Gliwiciach, až 95 %, smeruje na zahraničné trhy a tvorí približne 1,4 % hodnoty domáceho vývozu. V súčasnosti továrne vyrába dva modely a to kabriolet Cascada od roku 2013 a Opel Astra, ktorý tvorí väčšinu výroby. V roku 2015 sa dokončila štvrtá generácia modelu Astra Hatchback a začala sa výroba modelu Cascada pre značku Australian Holden a American Buick. Spoločnosť priamo zamestnáva 3 000 zamestnancov. V roku 2016 závod vyrobil 200 000 automobilov. (Oficiálne stránky Opel Manufacturing Poland, 2019).

Volkswagen Poland

Volkswagen Poznań je továrneň na úžitkové vozidlá a komponenty. Viac ako 15 rokov vyrába VW Caddy a VW Transporter. Poznań je v súčasnosti najväčším zamestnávateľom vo Veľkopoľsku a jedným z najväčších v krajine. Spoločnosť zamestnáva viac ako 11 000 zamestnancov. Denná produkcia závodu v Poznani predstavuje 750 automobilov, čo znamená, že každých 120 sekúnd odchádza zo závodu pripravený Caddy alebo Transporter. V októbri 2016 bola otvorená nová továrneň Crafter v Białejczyce pri Wrześni. V závode Września sa od októbra 2016 vyrába nová generácia modelu Crafter. Nová továrneň zamestná 3 000 ľudí. Investičné náklady predstavovali viac ako 800 miliónov eur, čo z neho robí jednu z najväčších zahraničných investícií v Poľsku za posledných 10 rokov. V továrni je moderná hala pre výstavbu karosérií, lakovňa, montážna hala a dodávateľský park, oddelenie špeciálnych automobilov a oddelenie pilotnej

výroby. Výrobná kapacita nového závodu môže ročne dosiahnuť až 100 000 automobilov. Celkovo zamestnanci spoločnosti v minulom roku vyrobili takmer 240 000 áut a 4,5 milióna odliatkov. (Oficiálne stránky Volkswagen Poland, 2019).

V nasledujúcej tabuľke (Tab. 6) sme porovnali podiel automobilového priemyslu na tvorbe HDP, zamestnanosti a odmeňovaní. V PR je podiel HPH automobilového priemyslu na tvorbe HDP najnižší, ale rovnako ako v ostatných krajinách rastie. V roku 2009 to bolo 1,30 % a v roku 2016 (údaje za rok 2017 chýbali) sa podiel zvýšil len na 1,76 %. Podiel automobilového priemyslu na zamestnanosti bol v roku 2009 vo výške 1,19 % a v roku 2017 dosiahol výšku 1,56 %. Podiel odmeňovania v automobilovo priemysle je opäť vyšší ako podiel na zamestnanosti a tvorbe HDP. V roku 2009 predstavoval podiel odmien v automobilovom priemysle 1,35 % na celkových odmenách a v roku 2016 bol tento podiel 1,87 %. V Poľskej republike nebol nárast týchto podielov tak vysoký ako v ČR a SR.

Tab. 6 Podiel automobilového priemyslu na vybraných ukazovateľoch v PR 2009 až 2017

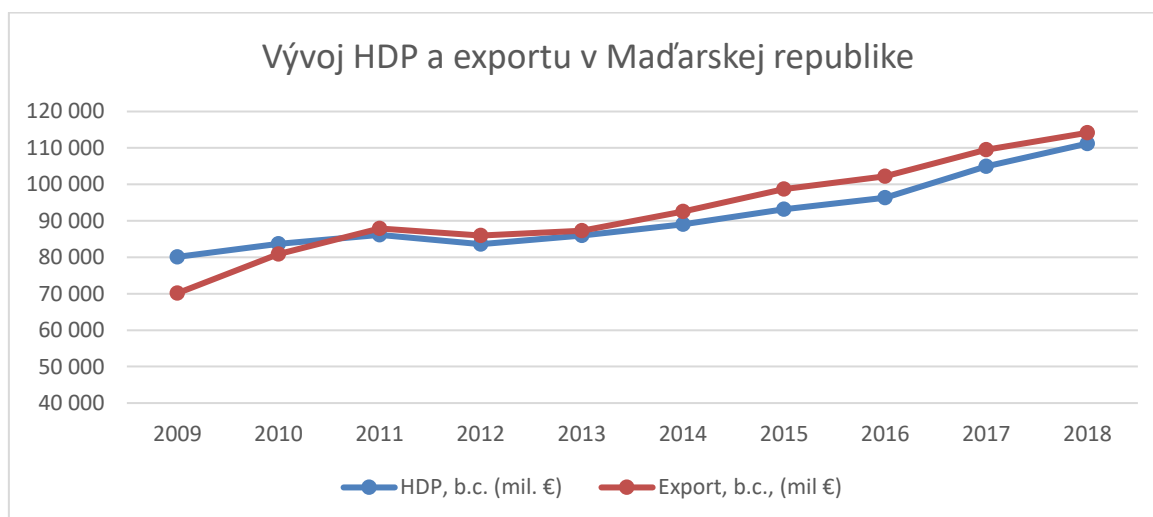
Parameter/rok	2009	2010	2011	2012	2013
HDP, b.c. (mil. €)	281 934	318 291	334 167	344 985	350 427
HPH, b.c., AP (mil.€)	3 676	4 013	4 954	5 135	5 364
% podiel	1,30%	1,26%	1,48%	1,49%	1,53%
Zamestnanosť (tis.os)	12 218,1	11 876,4	11 953,8	12 055,0	12 100,5
Zamestnanosť AP (tis.os)	146	149	154	157	163
% podiel	1,19%	1,25%	1,29%	1,30%	1,35%
Odmeny zamest. (mil.€)	119 513,6	137 100,7	140 885,6	144 893,8	147 430,1
Odmeny zamest. AP (mil.€)	1 616,6	1 997,1	2 207,4	2 295,5	2 501,0
% podiel	1,35%	1,46%	1,57%	1,58%	1,70%
Parameter/rok	2014	2015	2016	2017	
HDP, b.c. (mil. €)	364 617	381 731	376 783	410 256	
HPH, b.c., AP (mil.€)	5 778	6 399	6 637	:	
% podiel	1,58%	1,68%	1,76%		
Zamestnanosť (tis.os)	12 371,9	12 575,1	12 773,6	12 999,5	
Zamestnanosť AP (tis.os)	171	178	188	203	
% podiel	1,38%	1,42%	1,47%	1,56%	
Odmeny zamest. (mil.€)	154 496,3	159 692,9	162 976,7	180 237,5	
Odmeny zamest. AP (mil.€)	2 715,1	2 909,8	3 055,8	:	
% podiel	1,76%	1,82%	1,87%		

Zdroj: Spracované podľa údajov z Eurostatu. (2019b)

Podiel na zahraničnom obchode v Poľskej republike sme analyzovali samostatne v tretej kapitole.

2.4 Maďarská republika

Vývoj ekonomiky v Maďarskej republike v období od roku 2009 do roku 2018 (Obr. 7 a Tab. 7) s ohľadom na ukazovatele HDP a export (merané v bežných cenách – b.c., sezónne očistených) má rovnako ako v ostatných krajinách V4 rastúcu tendenciu až na rok 2012, kedy došlo k medziročnému 3 % poklesu. Medziročný rast exportu bol najvyšší v roku 2010 (o 15 %) a v ďalších rokoch sa už rast spomalil na 4 % až 9 % nárast. K prechodnému zníženiu došlo ešte v roku 2012 a to o 2 %. Celkovo export v roku 2018 bol v porovnaní s rokom 2009 vyšší 63 %, HDP vzrástlo v roku 2018 v porovnaní s rokom 2009 o 39 %, čo je rovnaký nárast ako v ostatných krajinách V4 okrem Poľska. V Maďarskej republike podobne ako v Slovenskej republike došlo k situácii, kedy hodnota exportu prevýšila hodnotu vytvoreného HDP (od roku 2011), čo vypovedá o proexportne orientovanej ekonomike.



Zdroj: Spracované podľa údajov z Eurostatu. (2019b)

Obr. 7 Vývoj HDP a exportu v b.c. (sezónne očistené) v MR za roky 2009-2018

Údaje o vývoji zamestnanosti a odmenách zamestnancov v národnom hospodárstve v Maďarskej republike sú uvedené v Tab. 7.

Tab. 7 Vývoj HDP, exportu, zamestnanosti a odmien v MR za roky 2009-2018

Parameter/rok	2009	2010	2011	2012	2013
HDP, b.c. (mil. €)	80 116	83 687	86 117	83 634	85 965
Export, b.c., (mil. €)	70 141	80 869	87 888	85 976	87 278
Zamestnanosť (tis.os)	3 564	3 535	3 544	3 548	3 623
Odmeny zamest. (mil.€)	42 462	43 484	44 435	43 712	44 285

Parameter/rok	2014	2015	2016	2017	2018
HDP, b.c. (mil. €)	89 034	93 154	96 338	104 979	111 196
Export, b.c., (mil €)	92 538	98 665	102 202	109 474	114 162
Zamestnanosť (tis.os)	3 810	3 920	4 049	4 130	
Odmeny zamest. (mil.€)	45 074	45 481	48 828	53 298	57 714

Zdroj: Spracované podľa údajov z Eurostatu. (2019b)

Zamestnanosť v Maďarskej republike medziročne rástla o 2 až 5 %. Pokles nastal len v roku 2010, kedy sa prejavil dopad finančnej krízy. Celkovo zamestnanosť v roku 2017 (údaj za rok 2018 nebol k dispozícii) v porovnaní s rokom 2009 vzrástla o takmer 16 %, čo je najvyšší nárast v porovnaní s krajinami V4. Odmeny zamestnancov v národnom hospodárstve sa postupne zvyšovali. Pokles nastal na rozdiel od zamestnanosti až v roku 2012. Celkový nárast miezd v roku 2018 v porovnaní s rokom 2009 bol 36 %, čo je najnižší nárast z krajín V4. Naopak nárast zamestnanosti v uvedenom období o 16 %, je najvyšším nárastom v krajinách V4.

Pred vyčíslením podielu automobilového priemyslu na vybraných makroekonomických ukazovateľoch charakterizujeme najdôležitejšie automobilky pôsobiace na území Maďarskej republiky.

V Maďarskej republike sa postupne zvyšujú kapacity zahraničných značiek ako Mercedes-Benz , Suzuki , Audi a Opel s ročnou produkciou viac ako 400 tisíc áut. V súčasnosti k nim pribudla aj automobilka BMW. Výstavba nového výrobného závodu nemeckej skupiny BMW pri východomaďarskom Debrecíne bude znamenať, že spolu s győrskeým závodom Audi a kecskemétskym Mercedesom budú v Maďarsku prítomní všetci traja nemeckí výrobcovia prémiových osobných áut. V súčasnosti tvorí vývoz automobilov 30 % maďarského exportu, príchodom BMW môže tento pomer stúpnuť až na 40 %.

Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft.

Závod Mercedes-Benz v Kecskemét je dôležitou súčasťou globálnej výrobnéj siete pre kompaktné automobily. Trieda Mercedes-Benz B bola prvým modelom, ktorý v roku 2012 v Kecskeméte opustil montážnu linku. V roku 2013 ho nasledovalo štvordverové kompaktné kupé CLA a v roku 2015 CLA Shooting Brake. Oba tieto modely sú vyrábané výhradne v Kecskeméte pre zákazníkov po celom svete. Nová trieda A zavrášila sortiment tejto výrobnéj lokality a Maďarska od mája

2018. V Kecskeméte sa v súčasnosti buduje prvá „kompletná továreň“. Výroba začne v tomto závode na začiatku budúceho desaťročia. Závod zamestnáva 4 000 zamestnancov a ročná produkcia je približne 190 000 automobilov. (Oficiálna stránka Mercedes-Benz Manufacturing Hungary, 2019)

AUDI HUNGARIA Zrt.

Spoločnosť má sídlo v maďarskom meste Győr. Výroba vozidiel začala v roku 1998 výrobou modelov Audi TT v Audi Hungaria. V roku 2006 bola v Győri spustená druhá generácia Audi TT Coupé a Audi TT Roadster. Od júna 2013 sa v tejto továrni na vozidlá, ktorá pokrýva celý výrobný proces, začala vyrábať nová Audi A3 Limousine a od októbra aj nové Audi A3 Cabriolet. Výroba automobilky Audi TT Coupé a tretej generácie Roadster začala v závode v Győri v roku 2014 a v októbri 2017 bolo 500 000. vozidlo vyvezené z výrobnéj linky v novej továrni na vozidlá Audi TT S. V roku 2017 bolo v Audi Hungaria vyrobených 105 491 automobilov, z toho 17 568 Audi TT Coupes, 4 606 TT Roadster, 72 433 A3 Limousine a 10 716 A3 Cabriolets. V súčasnosti pracuje v oblasti výroby vozidiel viac ako 4 500 zamestnancov. V roku 2016 bolo dokončené jedno miliónte auto v Audi Hungaria. V budúcnosti sa k palete výroby vozidiel pridá nový model a výroba Audi Q3 sa začne v roku 2018. (Oficiálna stránka Mercedes-Benz Manufacturing Hungary, 2019).

Magyar Suzuki Corporation

Automobilka Magyar Suzuki Corporation je dcérska spoločnosť Suzuki, so sídlom v Ostrihome v Maďarsku. Založená bola v roku 1991. Do konca septembra 2005 mal závod kumulatívny objem výroby 849 000 vozidiel, z toho 465 000 Suzuki Swift (prvá generácia), 187 000 vozidiel Suzuki Wagon R + , 137 000 vozidiel Suzuki Ignis a 60 000 Suzuki Swift (druhá generácia). Okrem vozidiel Suzuki, maďarský závod tiež produkoval 24 943 vozidiel Fiat Sedici CUVs a 4 494 vozidiel Ignis. Súčasná výrobná kapacita je 300 000 kusov za rok. V závode sa tiež vyrába nová Suzuki Splash , ako aj nová verzia Opel Agila. (Oficiálna stránka Magyar Suzuki Corporation, 2019)

V Tab. 8 sme analyzovali podiel automobilového priemyslu (C29) na tvorbe HDP, zamestnanosti a odmeňovaní celého národného hospodárstva Maďarskej republiky. Podiel hrubej pridanej hodnoty automobilového priemyslu vzrástol

z 2,86 % v roku 2009 na 4,75 % v roku 2017. Na zamestnanosti sa automobilový priemysel v roku 2009 podieľal 1,8 % a postupne tento podiel rástol až na 2,37 % v roku 2017. Podiel automobilového priemyslu na odmeňovaní bol 2,06 % v roku 2009 a 3,58 % v roku 2017. Opäť možno konštatovať, že priemerné mzdy v automobilovom priemysle sú vyššie ako v národnom hospodárstve. V Maďarskej republike je podiel na odmeňovaní nižší v každom roku ako tvorba HDP. Dopad na výsledok hospodárenia budeme analyzovať v kapitole 3 vo finančnej analýze.

Tab. 8 Podiel automobilového priemyslu na vybraných ukazovateľoch MR 2009-2017

Parameter/rok	2009	2010	2011	2012	2013
HDP, b.c. (mil. €)	80 116	83 687	86 117	83 634	85 965
HPH, b.c., AP (mil.€)	2 288	2 968	2 920	2 635	3 358
% podiel	2,86%	3,55%	3,39%	3,15%	3,91%
Zamestnanosť (tis.os)	3 564	3 535	3 544	3 548	3 623
Zamestnanosť AP (tis.os)	64	65	66	69	74
% podiel	1,80%	1,84%	1,87%	1,95%	2,05%
Odmeny zamest. (mil.€)	42 462	43 484	44 435	43 712	44 285
Odmeny zamest. AP (mil.€)	876	975	1 109	1 160	1 257
% podiel	2,06%	2,24%	2,49%	2,65%	2,84%
Parameter/rok	2014	2015	2016	2017	
HDP, b.c. (mil. €)	89 034	93 154	96 338	104 979	
HPH, b.c., AP (mil.€)	3 815	4 600	5 004	4 983	
% podiel	4,28%	4,94%	5,19%	4,75%	
Zamestnanosť (tis.os)	3 810	3 920	4 049	4 130	
Zamestnanosť AP (tis.os)	83	89	93	98	
% podiel	2,17%	2,26%	2,30%	2,37%	
Odmeny zamest. (mil.€)	45 074	45 481	48 828	53 298	
Odmeny zamest. AP (mil.€)	1 381	1 562	1 719	1 910	
% podiel	3,06%	3,43%	3,52%	3,58%	

Zdroj: Spracované podľa údajov z Eurostatu. (2019b)

Podiel na zahraničnom obchode sme analyzovali samostatne v tretej kapitole.

V Čechách, na Slovensku a v Maďarsku, sa mimoriadne silne koncentruje automobilový sektor. Ak globálny dopyt po vozidlách poklesne v prípade nástupu krízovej periódy v nadchádzajúcich rokoch na významnejších trhoch, tak to pribrzdí dopyt po autách, ktorý potom môže negatívne ovplyvniť aj ekonomiku daných krajín. Automobilový priemysel, ktorý je mimoriadne citlivý na globálnu hospodársku konjunktúru, nesie v sebe veľké riziko a jeho koncentrácia v určitej krajine, toto riziko ešte zvyšuje. Uvedená skutočnosť platí predovšetkým pre Slovenskú a tiež aj Českú republiku.

3 Komparácia vývoja automobilového priemyslu krajín V4

V tretej kapitole analyzujeme a porovnávame vývoj automobilového priemyslu v krajinách V4 vzhľadom na podiel na HDP a zamestnanosti. Ďalej analyzujeme aj podiel automobilového priemyslu na vývoze za roky 2012 až 2016, za ktoré boli údaje k dispozícii. Následne porovnáme vývoj vybraných finančných ukazovateľov spoločne za všetky krajiny V4. Na analýzu finančnej situácie sme vybrali absolútny ukazovateľ vyjadrujúci výsledok hospodárenia, pričom použitý bude VH z hospodárskej činnosti a ďalej sme na analýzu použili pomerové ukazovatele, a to hrubú prevádzkovú rentabilitu tržieb (z VH z hospodárskej činnosti), podiel PH na tržbách, podiel osobných nákladov na tržbách (mzdová nákladovosť), ktoré sme dopočítali z údajov Eurostatu.

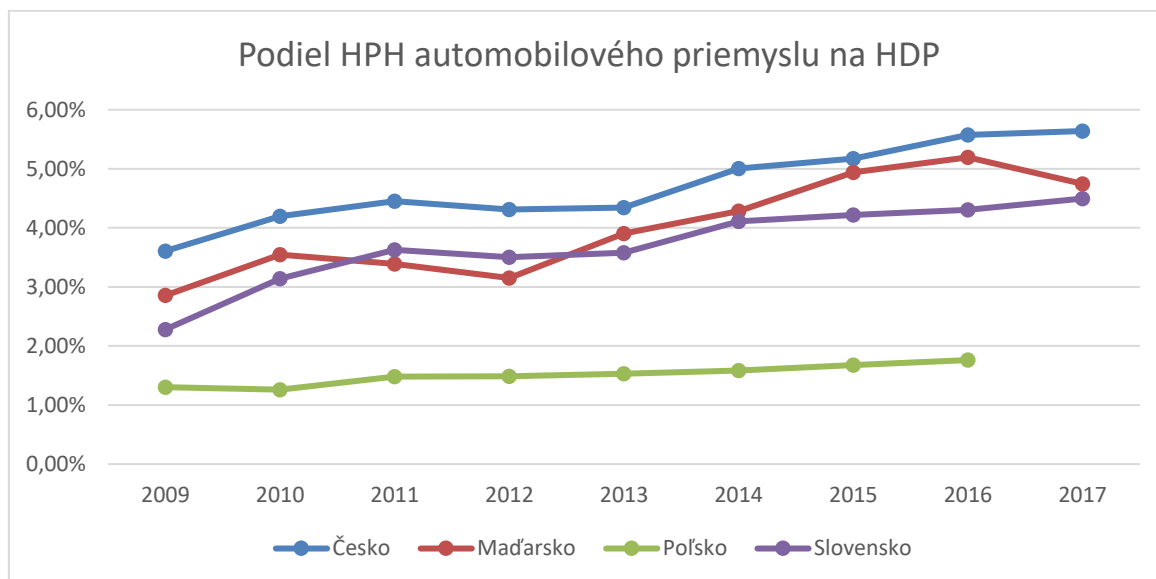
3.1 Podiel automobilového priemyslu na HDP, zamestnanosti a exporte v krajinách V4

Analýzu podielov automobilového priemyslu ako súčasti sekundárneho sektoru ekonomiky na HDP a zamestnanosti sme už zrealizovali v predchádzajúcej kapitole samostatne za každú krajinu V4. V tejto časti porovnáme vývoj už vypočítaných podielov za krajiny V4, dopočítame podiel automobilového priemyslu na exporte za jednotlivé krajiny v období rokov 2012 a 2016 a porovnáme vývoj.

Podiel hrubej pridanej hodnoty automobilového priemyslu na tvorbe HDP je podľa odborných automobilových publikácií vyšší ako nami vypočítaný. Rozdiel môže byť spôsobený vymedzením podnikov automobilového priemyslu. Nami počítané podiely sa týkali len podnikov zaradených podľa klasifikácie ekonomických činností NACE do sekcie C Priemyselná výroba a skupiny označenej číslom 29 - výroba motorových vozidiel, návesov a prívesov.

Podiel hrubej pridanej hodnoty automobilového priemyslu – skupiny výroba vozidiel, návesov a prívesov na tvorbe HDP (Tab. 8) je z krajín V4 najnižší v Poľskej republike a jeho vývoj je rovnomerný s nízkym tempom rastu. V Českej, Maďarskej a Slovenskej republike je vývoj týchto podielov dynamickejší a silnejšie reagujúci na vývoj národného hospodárstva. Vo všetkých troch krajinách klesol v období druhej vlny finančnej krízy, pričom najväčší pokles zaznamenal v Maďarskej republike v roku 2012, na druhej strane v Maďarskej republike došlo

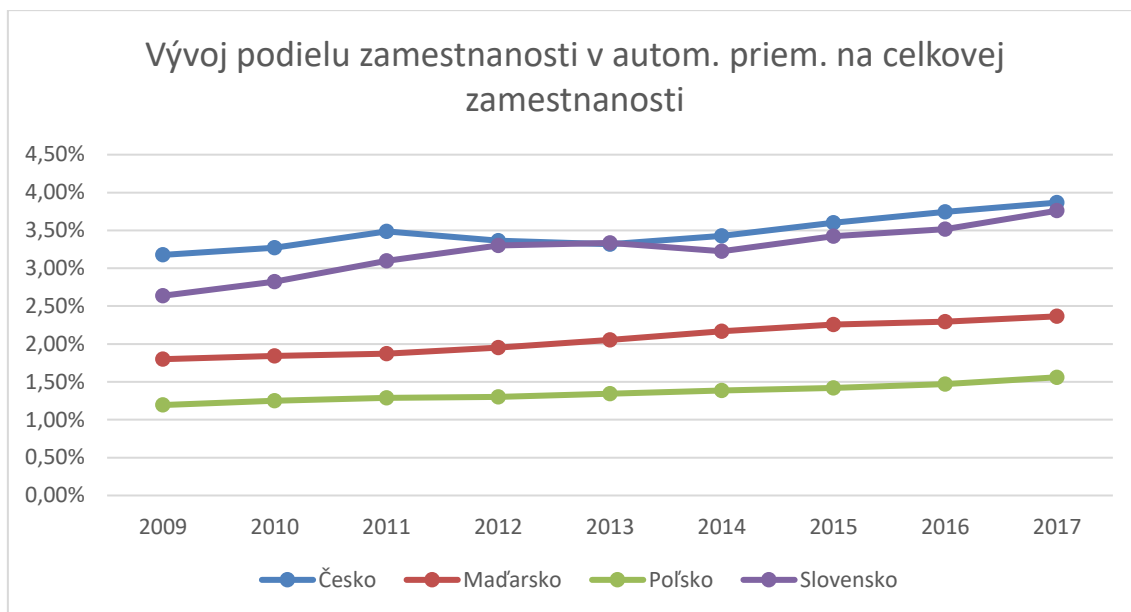
aj k najvyššiemu rastu a to v roku 2016. Najvyšší podiel na HDP počas celého obdobia dosiahol automobilový priemysel v Českej republike. Vývoj podielov v Českej a Slovenskej republike vykazuje rovnaké tendencie (Obr. 8).



Zdroj: Spracované podľa údajov z Eurostatu. (2019b) (hodnoty ukazovateľov– Tab. 2, 4, 6 a 8)

Obr. 8 Vývoj podielu HPD automobilového priemyslu na HDP krajín V4

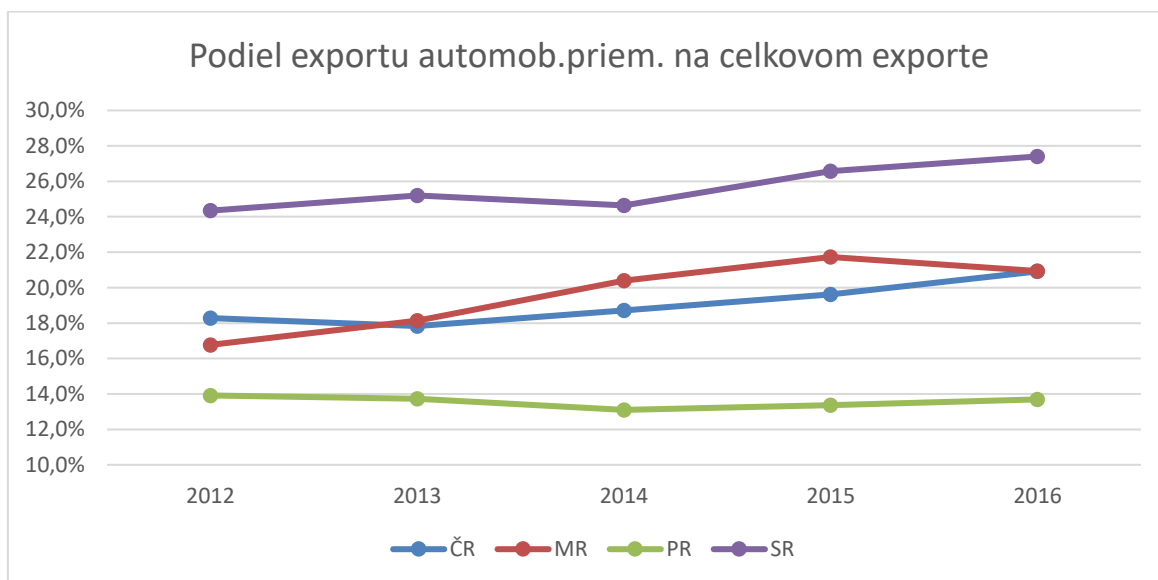
Ďalej (Obr. 9) sme porovnali vývoj podielu zamestnanosti v automobilovom priemysle na celkovej zamestnanosti v jednotlivých krajinách V4. Opäť najnižší podiel je v Poľskej republike a len o necelé percento vyšší je v Maďarskej republike, čo je zaujímavé, vzhľadom k vysokému podielu na HDP (od roku 2012 je vyšší ako v SR). Uvedená skutočnosť môže byť ovplyvnená výrobou luxusnejších značiek s vyššou predajnou cenou a teda aj vyššou pridanou hodnotou. V Slovenskej a Českej republike má automobilový priemysel ako zamestnávateľ významnejšie postavenie. Opäť vývoj zamestnanosti v automobilovom priemysle je citlivý na vývoj v národnom hospodárstve a teda je dynamickejší. Aj keď vývoj podielov v Českej a Slovenskej republike je podobný, zaznamenali sme aj určité rozdiely. Kým v Českej republike došlo k miernemu poklesu v rokoch 2012 a 2013. V Slovenskej republike pokles nastal až v roku 2014, kedy už nešlo o vplyv krízy, ale skôr o emisné problémy najväčšieho automobilového zamestnávateľa v SR. Následne sú už podiely a ich vývoj veľmi podobné v oboch krajinách.



Zdroj: Spracované podľa údajov z Eurostatu. (2019b) (hodnoty ukazovateľov– Tab. 2, 4, 6 a 8)

Obr. 9 Vývoj podielu zamestnanosti AP na celkovej zamestnanosti v krajinách V4

Podiel exportu automobilového priemyslu na celkovom exporte sme vypočítali za obdobie rokov 2012 až 2016, za ktoré boli k dispozícii údaje na stránke Eurostatu (hodnoty exportu sú uvedené v Prílohe č. 1).



Zdroj: Spracované podľa údajov z Eurostatu. (2019c) (hodnoty sú uvedené v Prílohe č. 1)

Obr. 10 Vývoj podielu exportu automobilového priemyslu na exporte v krajinách V4

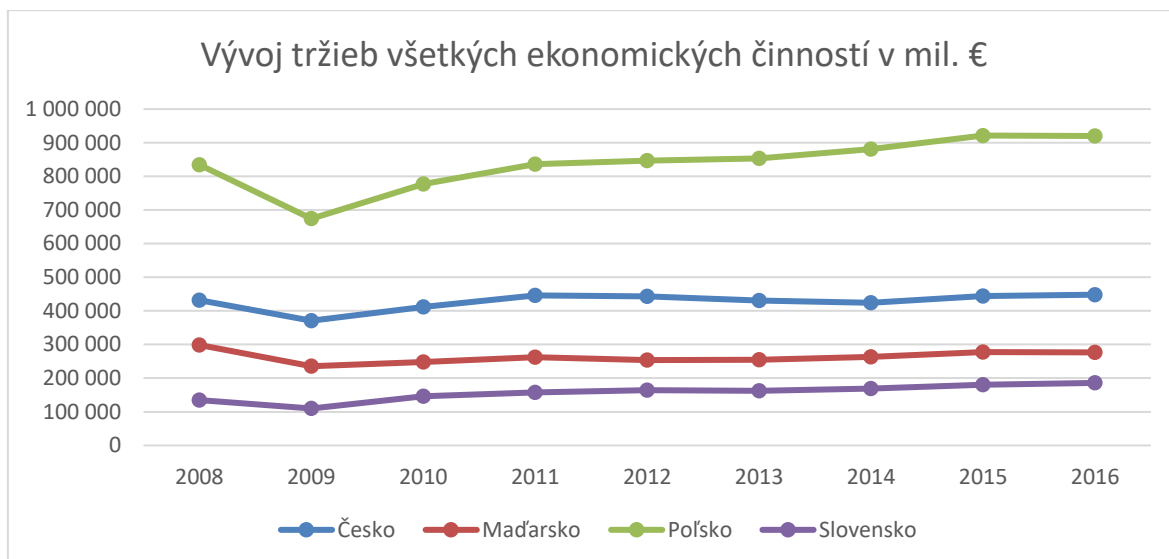
Najvyšší podiel (Tab. 10) na exporte sme zaznamenali v Slovenskej republike, čo vypovedá o jej otvorenosti a aj vyššej rizikovosti. Čiastočný pokles opäť nastal v roku 2014. Najnižší podiel dosiahol automobilový priemysel v Poľskej republike.

V Maďarskej a Českej republike sú podiely veľmi podobné, i keď vývoj je odlišný. V MR rástol až do roku 2015 (takmer 6 %) a v ČR zaznamenal podiel automobilového exportu pokles v roku 2013, následne už tento podiel rovnomerne rástol (4 %).

Na základe uvedených komparácií môžeme konštatovať, že automobilový priemysel má Slovenskej republike a Českej republike významný podiel na tvorbe HDP, exporte a zamestnanosti a zásadne ovplyvňuje obe ekonomiky. Zároveň predstavuje pre dané krajiny aj určité riziká spojené so schopnosťou zachovať rastúci trend a podporiť konkurencieschopnosť automobilového priemyslu.

3.2 Automobilový priemysel v hospodárskom cykle

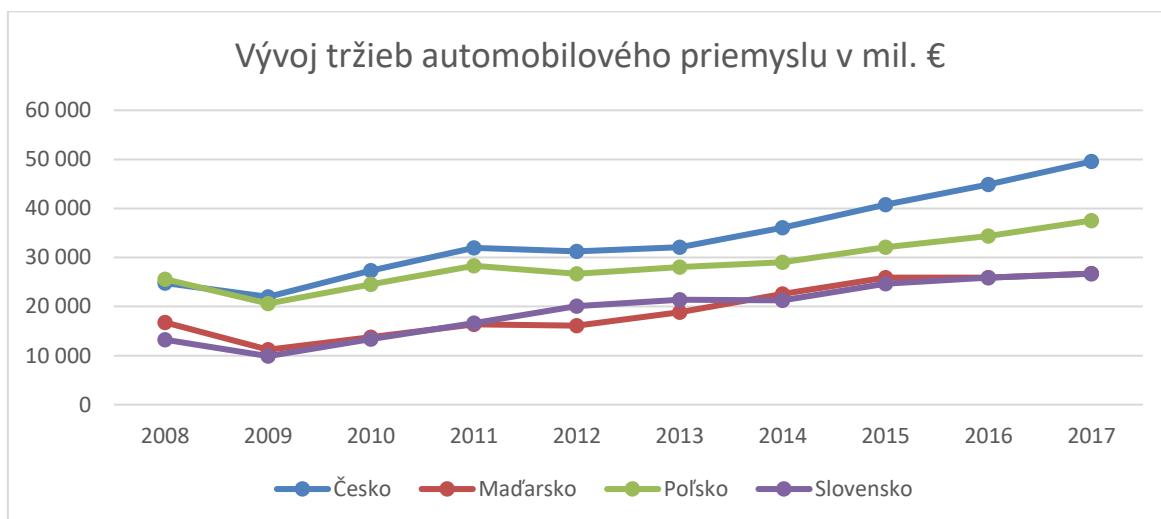
Jednotlivé podniky ako aj odvetvia sa môžu vyvíjať rozdielne v porovnaní s vývojom hospodárskeho cyklu. Poznanie špecifik reakcie odvetvia na vývoj hospodárskeho cyklu umožňuje podnikom plánovať vývoj svojich tržieb a riadenie nákladov tak, aby prežili aj v období hospodárskej recesie. Porovnanie vývoja odvetvia s ohľadom na vývoj hospodárskeho cyklu je možno sledovať pomocou rôznych ukazovateľov, ako napr. porovnávať vývoj produkcie automobilového priemyslu a produkcie celého národného hospodárstva, resp. je možné zvoliť pre porovnanie obrat (tržby), kde sú v údajoch za celé hospodárstvo zohľadnené aj ďalšie odvetvia poskytujúce služby. Rovnako je možné použiť porovnanie pridanej hodnoty, výsledku hospodárenia, zamestnanosť a pod. vo vzťahu k hodnote ukazovateľa za celé hospodárstvo. Každá z uvedených analýz porovnáva správanie sa automobilového priemyslu v hospodárskom cykle z určitého uhla pohľadu. Na analýzu správania sa automobilového priemyslu v hospodárskom cykle sme použili vývoj tržieb, aby sme vývoj automobilového priemyslu mohli porovnať k celému národnému hospodárstvu. Vývoj zamestnanosti vo vzťahu s celkovou zamestnanosťou a hrubej pridanej hodnoty vo vzťahu k HDP sme hodnotili vyššie v podkapitole 3.1. V tejto podkapitole porovnáваме vývoj tržieb automobilového hospodárstva k celkovým tržbám za všetky ekonomické činnosti. Údaje, na základe ktorých boli dopočítané percentuálne podiely, či percentuálne zmeny a zostrojené grafy sú uvedené v Prílohe č. 2.



Zdroj: Spracované podľa údajov z Eurostatu. (2019b) (hodnoty sú uvedené v Prílohe č. 2)

Obr. 11 Vývoj celkových tržieb v národnom hospodárstve v rokoch 2006 až 2016

Pre hodnotenie sme zvolili obdobie rokov 2008 až 2016, v ktorých sa prejavila aj hospodárska recesia počas hospodárskej krízy v rokoch 2008 až 2009 (Obr. 11), ako aj druhá vlna hospodárskej krízy v roku 2012. Tržby národného hospodárstva poklesli v roku 2009, kedy sa naplno prejavila hospodárska kríza. Druhá vlna sa už vo vývoji tržieb neprejavila naplno. Zo všetkých krajín V4 sme výraznejší nárast celkových tržieb zaznamenali v Poľskej republike, tržby v ostatných krajinách od roku 2010 rástli len mierne.

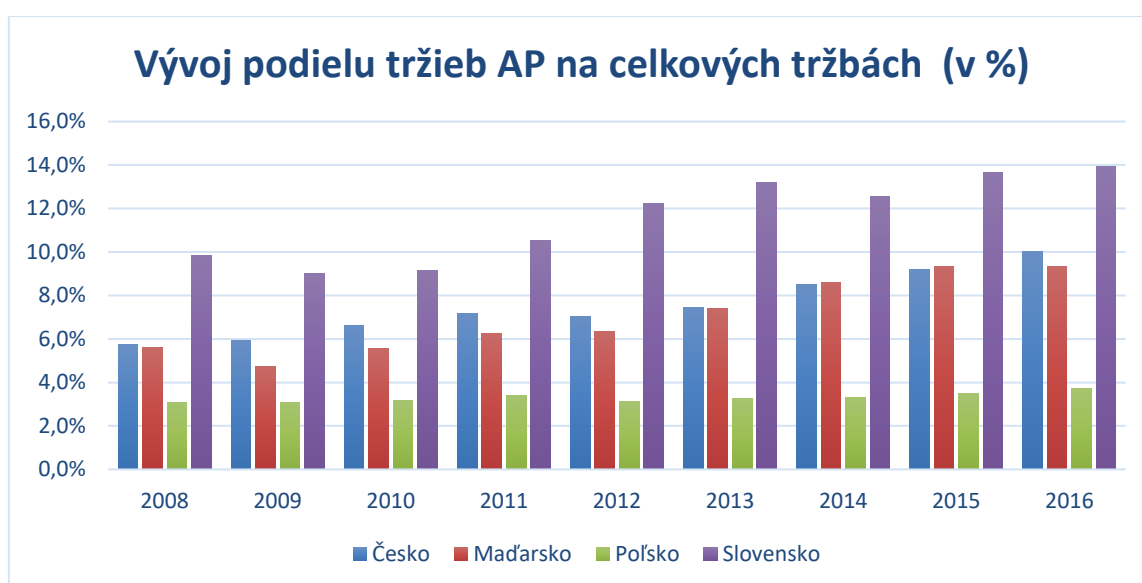


Zdroj: Spracované podľa údajov z Eurostatu. (2019b) (hodnoty sú uvedené v Prílohe č. 2)

Obr. 12 Vývoj tržieb automobilového priemyslu v rokoch 2008 až 2017

Automobilový priemysel reaguje na prejavy krízy citlivejšie ako celkový priemysel, čo sa ukázalo poklesom tržieb aj v roku 2011 až na Slovenskú republiku, kde pokles nastal až v roku 2014, čo bolo dané určitými problémami koncernu Volkswagen. Automobilový priemysel na rozdiel od vývoja celkového priemyslu reaguje rýchlejšim rastom.

Aby bolo možné presnejšie vyjadriť vývoj automobilového priemyslu vo vzťahu k vývoju celkového priemyslu, vypočítali sme podiel tržieb automobilového priemyslu na celkových tržbách národného hospodárstva (Príloha č. 2). Uvedené podiely už citlivejšie vysvetľujú ich vzťah s ohľadom na hospodársky cyklus.

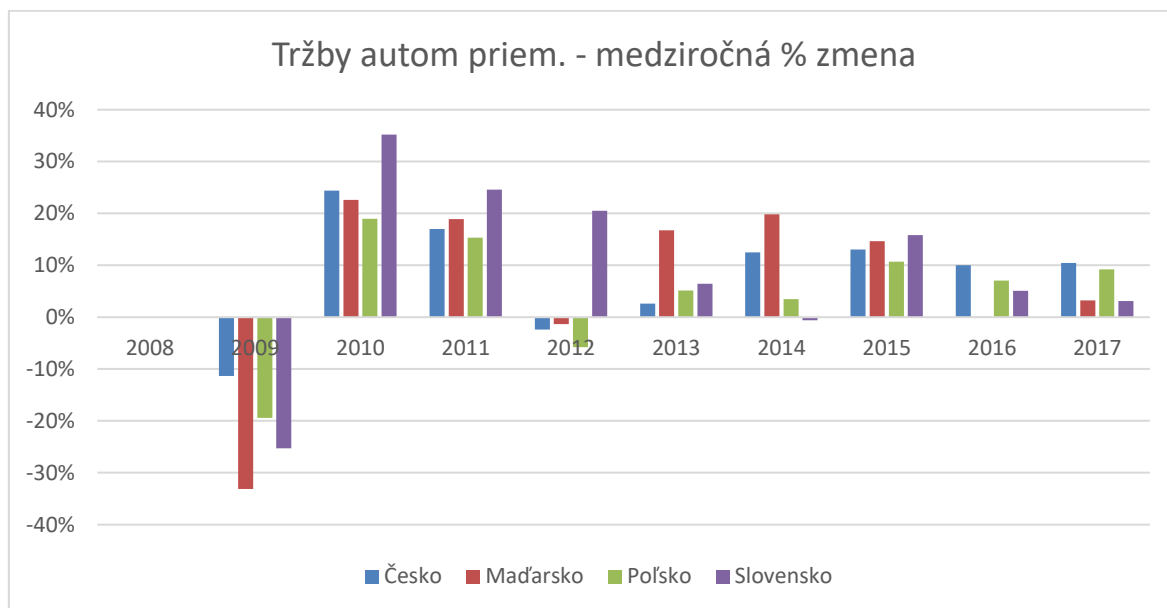


Zdroj: Spracované podľa údajov z Eurostatu. (2019b) (hodnoty sú uvedené v Prílohe č. 2)

Obr. 13 *Percentuálny podiel tržieb AP na celkových tržbách v krajinách V4*

Podiel tržieb automobilového priemyslu na celkových tržbách v jednotlivých krajinách V4 je rôzny. Najvyšší až takmer 14 % je v Slovenskej republike a najnižší do 4 % je v Poľskej republike. V Poľskej republike je tento podiel takmer rovnaký, čo znamená že sa tržby za všetky ekonomické činnosti a tržby automobilového priemyslu vyvíjajú podobne. Podiely tržieb automobilového priemyslu na celkových tržbách v SR, ČR a MR sa znižujú a zvyšujú v súlade s vývojom hospodárstva v krízovom a pokrízovom období. Výnimkou je pokles podielu v SR v roku 2014. Celkovo možno konštatovať, že tržby automobilového priemyslu kopírujú vývoj tržieb všetkých ekonomických činnosti, na základe čoho môžeme konštatovať, že automobilový priemysel sa vyvíja podobne ako celé

hospodárstvo. Následne sme ešte preskúmali medziročné zmeny tržieb automobilového priemyslu, ktoré lepšie umožnia sledovať cyklickosť vývoja automobilového priemyslu.



Zdroj: Spracované podľa údajov z Eurostatu. (2019b) (hodnoty sú uvedené v Prílohe č. 2)

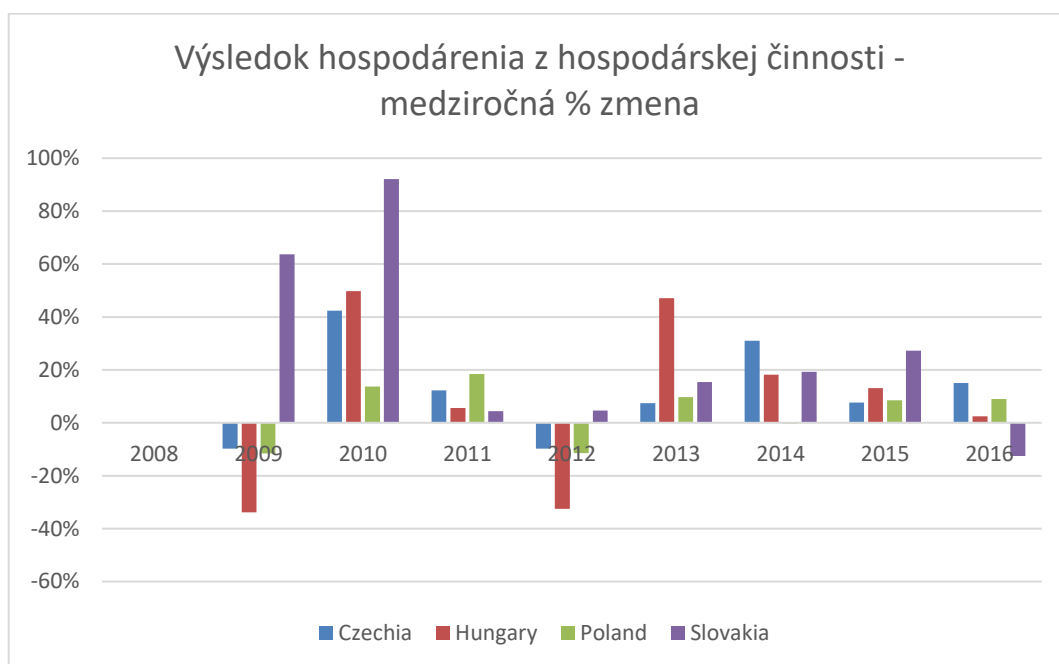
Obr. 14 Percentuálna medziročná zmena obrátu v automobilovom priemysle krajín V4

Pokles tržieb v automobilovom priemysle v roku 2009 ovplyvnila finančná kríza a pokles nastal vo všetkých krajinách V4, pričom v Českej republike bol tento pokles najnižší, len okolo 10%. Ďalší pokles zaznamenal automobilový priemysel v roku 2012, kedy sa prejavila druhá vlna krízy, len v Slovenskej repbulike obrat automobilového priemyslu rástol. Vysoký rast v rokoch 2010 až 2012 mohol byť ovplyvnený aj zavedením šrotovného. V rokoch 2016 a 2017 nízku medziročnú zmenu v Maďarskej a Slovenskej republike ovplyvnili emisné problémy VW.

3.3 Finančné ukazovatele automobilového priemyslu

Na analýzu finančnej situácie v odvetví automobilového priemyslu (C 29 - výroba motorových vozidiel, návesov a prívesov) v krajinách V4 sme použili absolútny ukazovateľ – VH z hospodárskej činnosti a vybrané pomerové ukazovatele, a to hrubú prevádzkovú rentabilitu tržieb (z VH z hospodárskej činnosti), podiel PH na tržbách, podiel osobných nákladov na tržbách (mzdová nákladovosť), ktoré sme dopočítali z údajov Eurostatu. Hodnoty, ktoré boli použité na výpočet sú uvedené v Prílohe č. 3. Pridaná hodnota použitá pre výpočet, je v cenách výrobných

faktorov a z hľadiska finančnej analýzy predstavuje základ pre tvorbu kladného výsledku hospodárenia. PH predstavuje hodnotu, ktorá podnikom zostane po úhrade materiálu, surovín a energie používaných na výrobu automobilov a slúži na úhradu spotreby ďalších produkčných faktorov. Podnik z pridanej hodnoty uhradza ďalej mzdy, odpisy a ostatné prevádzkové náklady. Podnik musí vytvoriť dostatočnú pridanú hodnotu, aby po úhrade personálnych nákladov a ostatných prevádzkových nákladov, vytvoril kladný výsledok hospodárenia.



Zdroj: Spracované podľa údajov z Eurostatu. (2019b) (hodnoty sú uvedené v Prílohe č. 3)

Obr. 15 Percentuálna zmena VH z hosp. činnosti v automobilovom priemysle krajín V4

Výsledok hospodárenia z hospodárskej činnosti poklesol v roku 2012 a v roku 2013 už zaznamenáva rast vo všetkých krajinách. V Slovenskej republike výsledok hospodárenia poklesol aj v roku 2016, pričom v ostatných krajinách V4 dochádza k miernemu rastu. Preskúmali sme aj vývoj PH (Príloha č. 3) Vzhľadom k rozdielnemu vývoju PH a VH z hospodárskej činnosti v rokoch 2012 a 2013 sme preskúmali vývoj personálnych nákladov (mzdové a ostatné osobné náklady). Hodnoty sú uvedené v Prílohe č.3 (aj PH aj personálne náklady boli použité na výpočet pomerových ukazovateľov uvedených nižšie. Personálne náklady po poklese v roku 2009 vplyvom finančnej krízy každoročne rástli, čo vplyvom nižšieho rastu, resp. poklesu pridanej hodnoty ovplyvnilo pokles výsledku hospodárenia v roku 2012. Spomalenie ich rastu v roku 2013, okrem Poľskej

republiky, umožnilo dosiahnutie kladného výsledku hospodárenia z hospodárskej činnosti v roku 2013 a nasledujúcich rokoch. V Slovenskej republike na rozdiel od ostatných krajín V4 poklesol VH aj v roku 2016.

Vybranými pomerovými ukazovateľmi sú hrubá prevádzková **rentabilita tržieb**, **podiel PH na tržbách**, **podiel osobných nákladov na tržbách** (mzdová nákladovosť), ktoré sme dopočítali z údajov Eurostatu. (hodnoty sú uvedené v Prílohe č. 3).

Tab. 9 Prevádzková rentabilita tržieb v automobilovom priemysle krajín V4

Krajina/rok	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Česko	8,3%	8,5%	9,7%	9,3%	8,6%	9,0%	10,5%	10,0%	10,4%
Maďarsko	11,4%	11,3%	13,8%	12,2%	8,4%	10,6%	10,4%	10,3%	10,5%
Poľsko	9,8%	10,8%	10,3%	10,6%	10,0%	10,4%	10,0%	9,8%	10,0%
Slovensko	2,1%	4,6%	6,5%	5,4%	4,7%	5,1%	6,1%	6,7%	5,6%

Zdroj: Spracované podľa údajov z Eurostatu. (2019b) (hodnoty sú uvedené v Prílohe č. 3)

Prevádzková rentabilita tržieb je najnižšia v Slovenskej republike a pohybuje sa v priemere okolo 5 - 6 %. Nárast prevádzkovej rentability tržieb možno pozorovať v Českej a Poľskej republike v roku 2016 sa pohybuje okolo 10 %. Maďarská republika má v roku 2016 tiež nad 10 %, avšak tu došlo k určitému poklesu v porovnaní s rokom 2008.

Tab. 10 Podiel PH na tržbách v automobilovom priemysle krajín V4

Krajina/rok	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Česko	18,6%	18,4%	18,6%	17,9%	17,2%	17,3%	18,0%	17,4%	17,9%
Maďarsko	18,6%	19,0%	20,8%	19,0%	15,6%	17,3%	16,6%	16,4%	17,2%
Poľsko	17,9%	18,4%	18,0%	17,9%	18,1%	18,8%	18,9%	18,5%	18,5%
Slovensko	7,7%	11,3%	12,0%	10,7%	9,8%	10,3%	11,5%	11,7%	11,1%

Zdroj: Spracované podľa údajov z Eurostatu. (2019b) (hodnoty sú uvedené v Prílohe č. 3)

Podiel pridanej hodnoty na tržbách je najnižší v Slovenskej republike, v priemere okolo 11 %, čo znamená, že automobilový priemysel na Slovensku má vyššiu výrobnú spotrebu. V ostatných krajinách predstavuje tento podiel v priemere okolo 18 %. Najvyšší podiel pridanej hodnoty na tržbách dosiahla Maďarská republika v roku 2010 až takmer 21 %. Vyššia pridaná hodnota môže byť ovplyvnená aj typom vyrábaných automobilov. Luxusnejšie automobily majú vyššiu pridanú

hodnotu a to nie z dôvodu vyššej hospodárnosti výroby, ale z dôvodu vyššej určitej vzácnosti automobilu (luxusné automobily). Takéto produkty majú nižší obrát, ale vyššiu maržu a teda aj pridanú hodnotu

Tab. 11 Podiel personálnych nákladov na tržbách v autom, priemysle krajín V4

Krajina/rok	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Česko	10,5%	10,1%	9,1%	8,7%	8,8%	8,5%	7,7%	7,5%	7,6%
Maďarsko	7,4%	8,1%	7,3%	7,0%	7,6%	7,1%	6,4%	6,3%	6,9%
Poľsko	8,5%	8,0%	7,9%	7,8%	8,7%	8,9%	9,3%	9,1%	9,0%
Slovensko	5,7%	6,9%	5,9%	5,7%	5,5%	5,5%	5,7%	5,3%	5,6%

Zdroj: Spracované podľa údajov z Eurostatu. (2019b) (hodnoty sú uvedené v Prílohe č. 3)

Podiel personálnych nákladov na tržbách poukazuje na výšku mzdovej nákladovosti, t.j. slúži na analýzu štruktúry nákladov (okrem daného ukazovateľa je možné vypočítať, materiálovú nákladovosť, investičnú nákladovosť). Celkovo možno konštatovať, že personálne náklady majú klesajúcu tendenciu, čo znamená, že po kríze sa mzdy v automobilovom priemysle len veľmi pomaly vracajú na úroveň pred krízy. V rámci automobilového priemyslu majú personálne náklady najvyšší podiel na tržbách v Českej republike v rokoch 2008, 2009 a v Poľskej republike v rokoch 2014 až 2016. V Slovenskej republike sú najnižšie personálne náklady z krajín V4 a aj vzhľadom k nízkeho podielu PH na tržbách, možno konštatovať, že jej výrobná spotreba vysoká., resp. cena jednotlivých automobilov je relatívne nízka vzhľadom na náklady.

3.4 Obchodná vojna EU a USA

Od začiatku roku 2018 (BERTHOU, A – JARDET, C. – SIENA, D. – SZCZERBOWICZ, U., 2019) americká administratíva oznámila a zaviedla sériu protekcionistických opatrení zameraných na konkrétne sektory (napríklad oceľ a hliník) alebo krajiny (napríklad Čína). Aj keď sa tieto nové tarify spočiatku zameriavali na obmedzený počet výrobkov a malý podiel obchodu USA, pokrytie z hľadiska tovaru sa postupne zvyšovalo, keď sa zintenzívnili obchodný konflikt medzi USA a Čínou. Po rozhodnutí Číny o odvetných opatreniach voči americkým tarifám, Biely dom oznámil dodatočné tarify v lete 2018, ktoré pokrývali dovozy z Číny vo výške 200 miliárd USD. Tieto dodatočné opatrenia boli implementované v septembri 2018. Administratíva USA by mohla rozšíriť protekcionistické opatrenia

aj na dovoz automobilov a autodiélov, čím by sa zvýšilo riziko geografického rozšírenia obchodnej vojny na EÚ. Globálny obchodný systém je teraz pod mimoriadnym tlakom.

Rast globálneho obchodu (Ekonomický bulletin ECB, číslo 4/2018, str. 5-6) by v krátkodobom horizonte mal zostať stabilný. Z hľadiska globálneho rastu však najvýznamnejšie riziko predstavuje zavedenie vyšších obchodných ciel a možnosť rozsiahlejších protekcionistických opatrení. Pravdepodobnosť rizík ohrozujúcich globálnu hospodársku aktivitu a obchod sa v krátkodobom horizonte zvyšuje a v strednodobom horizonte sa predpokladá ich pretrvávanie. Rizikom pre globálny hospodársky výhľad je však zavedenie vyšších obchodných ciel a pokračujúca diskusia o ďalších protekcionistických opatreniach.

Európska únia a Spojené štáty majú najväčší bilaterálny obchodný a investičný vzťah a využívajú najintegrovanejšie hospodárske vzťahy na svete (EURÓPSKA KOMISIA- tlačová správa: Obchod medzi EÚ a USA, 2019). Charakteristika bilaterálnych vzťahov:

- Celkové investície USA v EÚ sú trikrát vyššie ako v celej Ázii.
- Investície EÚ v USA predstavujú približne osemnásobok investícií EÚ v Indii a Číne.
- Investície EÚ a USA sú skutočným hnacím motorom transatlantických vzťahov a prispievajú k rastu a zamestnanosti na oboch stranách Atlantiku. Odhaduje sa, že tretina obchodu cez Atlantik skutočne pozostáva z vnútropodnikových prevodov.
- Transatlantický vzťah tiež definuje tvar globálnej ekonomiky ako celku. EÚ alebo USA sú najväčším obchodným a investičným partnerom takmer všetkých ostatných krajín svetového hospodárstva.
- Ekonomiky EÚ a USA spolu tvoria približne polovicu celkového svetového HDP a takmer tretinu svetových obchodných tokov.

V marci podpísal americký prezident Trump nariadenie o zavedení dovozných ciel na oceľ vo výške 25 % a hliník vo výške 10 %. Hoci spočiatku sa mnohých krajín týkala výnimka, Spojené štáty sa neskôr rozhodli rozšíriť tieto clá aj na Európsku úniu, Kanadu a Mexiko. Dotknuté krajiny sa preto zaviazali k odvetnému zvýšeniu ciel. Doposiaľ zavedené opatrenia zasiahli len malú časť globálneho obchodu,

preto sa očakáva, že ich vplyv na globálnu makroekonomiku bude slabý. Zvýšilo sa však riziko ďalších protekcionistických krokov. Po preskúmaní čínskych praktík v oblasti práv duševného vlastníctva Spojené štáty pohrozili zvýšením ciel na tovar z Číny v hodnote 50 mld. USD. Čína oznámila, že podnikne odvetné kroky.

Spojené štáty začali prešetrovať vplyv dovozu automobilov na národnú bezpečnosť. Americké ministerstvo obchodu vo februári 2019 poslalo prezidentovi USA, Trumpovi vyjadrenie, či dovoz automobilov a automobilových súčiastok do USA predstavuje riziko pre národnú bezpečnosť. Obsah vyjadrenia nebol zverejnený (idnes.cz/ekonomika, 2019). Podľa agentury DPA už komisári pripravili zoznam amerických výrobkov, ktoré by boli terčom odvetných ciel. Odvetné clá by mohli zasiahnuť napr. aj amerického výrobcu elektromobilov Tesla. Nemecká kancelárka Angela Merkelová zároveň poukázala na fakt, že Nemci, ktorí v rámci EÚ vyvážajú do USA najviac áut, vyrábajú veľký počet vozidiel práve v Spojených štátoch, odkiaľ ich vyvážajú do Číny. Najväčšia továreň nemeckej automobilky BMW sa nachádza v Kalifornii.

Medzi Európske krajiny s významným domácim automobilovým priemyslom možno zaradiť Nemecko, Taliansko, Švédsko, Spojené kráľovstvo, Česko a Slovensko. Práve Česká a Slovenská republika patria z pohľadu automobilového priemyslu k vedúcim krajinám v regióne strednej Európy. Automobilový priemysel má teda v českom a slovenskom hospodárstve zásadný význam a dôsledky eskalácie napätia v rámci obchodnej vojny medzi EU a USA by mohli viesť k spomaleniu oboch ekonomík. Strácali by tiež podniky, ktoré sú naviazané na automobilový priemysel. Navyše v malých ekonomikách, akými sú slovenská a česká ekonomika, sa situácia komplikuje aj nedostatkom kvalifikovanej pracovnej sily a s tým súvisiacimi rastúcimi mzdovými nákladmi. Podľa českých ekonómov by zavedenie cla na dovoz automobilov do USA znamenal zmenu v dodávateľsko-odberateľských vzťahoch v rámci európskeho automobilového priemyslu, čo by malo výrazne negatívny dopad na evropskú ekonomiku (Křeček, Š., ekonóm BH Securities). Podľa analýzy Inštitútu finančnej politiky by zavedenie cla na automobily malo najväčší dopad na slovenskú ekonomiku. Pomer exportu áut do zahraničia k hrubému domácejmu produktu Slovenska je totiž výrazne najvyšší zo všetkých krajín únie. Len Volkswagen Slovakia v roku 2017 zo Slovenska vyviezol 99,7 % všetkých vyrobených automobilov, z čoho šlo min. 20 % práve do USA.

Nemecký hospodársky inštitút Ifo odhadol, že zavedenie cla vo výške 25 % by mohlo v dlhodobom výhľade znížiť vývoz aut z Nemecka do USA o polovicu. Ročné colné náklady nemeckej ekonomiky v oblasti exportu ocele a hliníka do USA stúpili z asi 22 miliónov eur na približne 400 miliónov eur, ale celkovo mali na ekonomiku len relatívne obmedzený negatívny vplyv. Clá na autá by mali podstatne výraznejší dosah, keďže autá a autosúčiastky tvorili v roku 2017 približne tretinu nemeckého vývozu do USA. V prípade uvalenia cla vo výške 15 % až 25 % by colné náklady na dovoz áut do USA vyskočili na 3 miliardy až 5 miliárd eur, čo je asi desaťnásobok v porovnaní s 507 miliónmi eur v roku 2017. Ďalšia približne 1 miliarda eur by boli clá na autosúčiastky.

Scenáre dopadov obchodnej vojny EU a USA v oblasti automobilového priemyslu a ich dopad na ekonomický vývoj.

Rast globálneho obchodu (Ekonomický bulletin ECB, číslo 4/2018, str. 5-6) by v krátkodobom horizonte mal zostať stabilný. Z hľadiska globálneho rastu však najvýznamnejšie riziko predstavuje zavedenie vyšších obchodných ciel a možnosť rozsiahlejších protekcionistických opatrení. Pravdepodobnosť rizík ohrozujúcich globálnu hospodársku aktivitu a obchod sa v krátkodobom horizonte zvyšuje a v strednodobom horizonte sa predpokladá ich pretrvávanie. Rizikom pre globálny hospodársky výhľad je však zavedenie vyšších obchodných ciel a pokračujúca diskusia o ďalších protekcionistických opatreniach.

- **Scenár dopadov obchodnej vojny na EU**

Štúdia Centra pre automobilový výskum (CAR) predstavila scenár, v ktorom USA uloží 25 % colné sadzby na všetky dovozy automobilov a príslušenstva, platné pre všetkých obchodných partnerov mimo oblasti USMC. Podľa tohto scenára by náklady na priemerné vozidlo predávané v USA vzrástli v priemere o 2 450 dolárov. Základným predpokladom tejto štúdie však je, že zmena priemernej ceny automobilu po zavedení amerických ciel bude kompenzovaná pomernou zmenou objemu predaja tak, aby nebol ovplyvnený celkový obrat sektoru. Lenže vzhľadom ku zvyšujúcim sa nákladom klesne aj priemerná marža výrobcov a predajcov a zavedenie colných sadzieb by teda malo na americký priemysel vo svojom dôsledku negatívny dopad.

- **Scenár dopadov obchodnej vojny na USA**

V marci 2019 tím ekonomov na University of California Berkeley, Columbia University, Yale University a University of California v Los Angeles (UCLA) v štúdiu publikovanej Národnou agentúrou pre ekonomický výskum (NBER) analyzovali dopady obchodnej vojny v roku 2018 na ekonomiku USA. Dovozy z cieľových krajín klesol v rámci výrobkov o 31,5 %, pričom cieľový vývoz z USA klesol o 11,0 %. Ďalej zistili, že ročné straty spotrebiteľov a výrobcov z vyšších dovozných nákladov predstavovali 68,8 mld. USD (0,37 % HDP). Po zohľadnení vyšších tarifných príjmov a ziskov pre domácich výrobcov z vyšších cien bola celková strata blahobytu 7,8 mld. USD (0,04 % HDP).

- **Scenár dopadov globálnej obchodnej vojny**

V simulácii (BERTHOUE, A – JARDET, C. – SIENA, D. – SZCZERBOWICZ, U., 2019) bol analyzovaný scenár plnej obchodnej vojny pre tri regióny sveta - USA, eurozónu a ostatné krajiny., kde sa na dovozy medziproduktov a konečných výrobkov od všetkých obchodných partnerov vo všetkých troch regiónoch sveta ukladá trvalé zvýšenie sadzieb o 10 percentuálnych bodov. V krátkodobom horizonte vyššie dovozné clá spôsobujú zvýšenie cien dovážaného tovaru pre firmy aj domácnosti. V kontexte globálnej obchodnej vojny vplyv na globálny HDP závisí od nahraditeľnosti medzi dovážaným a domácim tovarom, od reakcie vyvážajúcich firiem, ktoré čelia clám, a od reakcií menovej politiky. Podľa základnej simulácie by sa globálny HDP v prvom roku znížil o 0,7 % a na konci tretieho roka po zavedení taríf na 1,1 %. Vplyv na infláciu je malý, pretože priamy inflačný vplyv vyšších sadzieb je zmiernený reakciami menovej politiky a poklesom celkového dopytu (domáceho aj zahraničného), čo vytvára tlak na znižovanie cien. Celosvetový nárast inflácie by bol mierny a krátkodobý (celkovo o 0,1 percentuálneho bodu po jednom roku, 0,04 percentuálneho bodu po troch rokoch).

USA a Čína (marec 2019) sú blízko novej dohody, ktorá by mala ukončiť takmer trištvrte roka trvajúcu obchodnú vojnu.

Záver

Bakalárska práca sa zamerala na analýzu a komparáciu vývoja automobilového priemyslu v krajinách V4 a jeho vplyv na hodnotu vybraných makroekonomických ukazovateľov a celkovou výkonnosť ekonomík krajín V4.

Automobilový priemysel má v jednotlivých krajinách V4 rôzny vývoj. Česká republika, Maďarsko a Poľsko majú dlhšiu tradíciu než Slovenská republika. Aj napriek tomuto rozdielnemu vývoju má automobilový priemysel pre každú z týchto krajín veľký význam.

V kapitole 2 sme analyzovali automobilový priemysel v jednotlivých krajinách V4. Analýza bola spracovaná v zmysle klasifikácie ekonomických činností NACE za skupinu 29 - výroba vozidiel, návesov a prívesov v rámci priemyslu (označeného písmenom C). Podiel hrubej pridanej hodnoty automobilového priemyslu v **Českej republike** (C29) na tvorbe HDP v sledovanom období rokov 2009 až 2017 sa zvýšil z 3,61 % na 5,64 %. Podiel zamestnanosti v automobilovom priemysle na celkovej zamestnanosti v národnom hospodárstve ČR rástol pomalšie, z 3,18 % v roku 2009 na 3,81 % v roku 2017. Podiel odmien v automobilovom priemysle na celkových odmenách je vyšší ako podiel na zamestnanosti. Rástol z 3,68 % v roku 2009 na 5,22 % v roku 2017. V **Slovenskej republike** rovnako ako v Českej republike podiel hrubej pridanej hodnoty automobilového priemyslu na HDP rástol. z 2,28 % v roku 2009 na 4,5 % v roku 2017. Podiel zamestnanosti v automobilovom priemysle na celkovej zamestnanosti v SR vzrástla z 2,64 % v roku 2009 na 3,76 % v roku 2017. Podiel odmeňovania v automobilovom priemysle na odmeňovaní v celom národnom hospodárstve je vyšší ako podiel na zamestnanosti a vyšší ako podiel na tvorbe HDP. V roku 2009 bol 2,93 % a v roku 2017 až 5,01 %. Tento nárast v porovnaní s rastom zamestnanosti je podstatne vyšší, čo rovnako ako v Českej republike naznačuje, že mzdy v automobilovom priemysle sú vyššie ako v národnom hospodárstve. V **Poľskej republike** je podiel HPH automobilového priemyslu na tvorbe HDP najnižší, ale rovnako ako v ostatných krajinách rastie z 1,30 % v roku 2009 na 1,76 % v roku 2016. Podiel automobilového priemyslu na zamestnanosti bol 1,19 % v roku 2009 a 1,56 % v roku 2017. Podiel odmeňovania v automobilovom priemysle je opäť vyšší ako podiel na zamestnanosti a tvorbe HDP. V roku 2009 bol 1,35 % a v roku 2016 bol

1,87 %. Podiel hrubej pridanej hodnoty automobilového priemyslu v **Maďarskej republike** vzrástol z 2,86 % v roku 2009 na 4,75 % v roku 2017. Podiel na zamestnanosti vzrástol z 1,80 % v roku 2009 na 2,37 % v roku 2017. Podiel automobilového priemyslu na odmeňovaní bol 2,06 % v roku 2009 a 3,58 % v roku 2017. Podiel na odmeňovaní v automobilovom priemysle vo všetkých krajinách V4 vyššia ako podiel na zamestnanosti a tvorbe HDP, čo môže ovplyvniť spolu s nedostatkom pracovných síl v niektorých odvetviach rast zisku a celkovej ekonomickej aktivity podnikov.

V prvej podkapitole 3. kapitoly sme analyzovali a porovnávali podiel automobilového priemyslu na HDP, zamestnanosti a zahraničnom obchode za krajiny V4. Vývoj podielu hrubej pridanej hodnoty automobilového priemyslu na tvorbe HDP v Českej, Maďarskej a Slovenskej republike je dynamický a silnejšie reagujúci na vývoj národného hospodárstva. Vo všetkých troch krajinách klesol v období druhej vlny finančnej krízy. Najvyšší podiel na HDP počas celého obdobia dosiahol automobilový priemysel v Českej republike. V Slovenskej a Českej republike má automobilový priemysel ako zamestnávateľ významnejšie postavenie ako v Maďarskej a Poľskej republike. Najnižší podiel z krajín V4 je v Poľskej republike. Vývoj zamestnanosti v automobilovom priemysle je Českej a Slovenskej republike podobný, zaznamenali sme aj určité rozdiely. Kým v Českej republike došlo k miernemu poklesu v rokoch 2012 a 2013. V Slovenskej republike pokles nastal až v roku 2014, kedy už nešlo o vplyv krízy, ale skôr o emisné problémy najväčšieho automobilového zamestnávateľa v SR. Najvyšší podiel na exporte má Slovenská republika, čo vypovedá o jej otvorenosti a teda vyššej rizikovosti. Najnižší podiel na exporte dosiahol automobilový priemysel v Poľskej republike. V Maďarskej a Českej republike sú podiely veľmi podobné, i keď vývoj je odlišný. V MR podiel automobilového exportu rástol až do roku 2015 (takmer 6 %) a v ČR zaznamenal v roku 2013 pokles, následne už tento podiel rástol rovnomerne (približne 4 %). Na základe uvedených komparácií môžeme konštatovať, že automobilový priemysel má významný podiel na tvorbe HDP, exporte a zamestnanosti a zásadne ovplyvňuje predovšetkým ekonomiky Slovenskej a Českej republiky a tiež z hľadiska rastu extportu v Maďarskej republike. Zároveň predstavuje pre dané krajiny aj určité riziká spojené so

schopnosťou zachovať rastúci trend a podporiť konkurencieschopnosť automobilového priemyslu.

V rámci kapitoly 3 v druhej podkapitole sme analyzovali a porovnávali automobilový priemysel v hospodárskom cykle. Porovnávali sme vývoj celkových tržieb jednotlivých krajín, tržieb v automobilovom priemysle, ako aj ich podiel. V roku 2009 poklesli tržby v automobilovom priemysle vo všetkých krajinách V4, pričom v Českej republike bol tento pokles najnižší, len okolo 10 %. Ďalší pokles zaznamenal automobilový priemysel v roku 2012, kedy sa prejavila druhá vlna krízy, len v Slovenskej republike obrat automobilového priemyslu rástol. Vysoký rast v rokoch 2010 až 2012 mohol byť ovplyvnený aj zavedením šrotovného. V rokoch 2016 a 2017 nízku medziročnú zmenu v Maďarskej a Slovenskej republike ovplyvnili emisné problémy VW. Podiel tržieb automobilového priemyslu na celkových tržbách v jednotlivých krajinách V4 je rôzny. Najvyšší až takmer 14 % je v Slovenskej republike a najnižší do 4 % je v Poľskej republike. Pokles tržieb v automobilovom priemysle v roku 2009 ovplyvnila finančná kríza a pokles nastal vo všetkých krajinách V4, pričom v Českej republike bol tento pokles najnižší, len okolo 10 %. Ďalší pokles zaznamenal automobilový priemysel v roku 2012, kedy sa prejavila druhá vlna krízy, až na Slovenskú republiku, kde obrat automobilového priemyslu rástol do roku 2016. V rokoch 2016 a 2017 nízku medziročnú zmenu v Slovenskej a rovnako aj v Maďarskej republike ovplyvnili emisné problémy VW.

Vývoj hospodárskych cyklov je dôležitý faktor ovplyvňujúci automobilový priemysel, pretože automobilový priemysel reaguje citlivo na zmeny na svetových trhoch. Z tohoto pohľadu sú ekonomiky, kde sa koncentruje automobilový priemysel s vysokým podielom na exporte krajiny mimoriadne citlivé. Automobilový priemysel, ktorý je mimoriadne citlivý na globálnu hospodársku konjunktúru, nesie v sebe veľké riziko a jeho koncentrácia v určitej krajine, toto riziko ešte zvyšuje. Z hľadiska realizovaných analýz patrí ku krajinám, kde má automobilový priemysel silné postavenie okrem Slovenskej a Českej republiky aj v Maďarskej republike. Väčšie riziko v tomto prípade nesie Slovenská a Česká republika. V Maďarskej republike budú síce príchodom BMW prítomné všetky tri prémiové nemecké automobilky, avšak vzhľadom k tomu, že ide o luxusnejší segment vozidiel, ktorý

je zvyčajne menej citlivý na fázy prepadu ekonomiky, táto koncentrácia nezvyšuje riziko krajiny tak, ako výroba zameraná na masovú výrobu áut nižšej kategórie.

V tretej podkapitole 3. kapitoly sme analyzovali a porovnávali vybrané finančné ukazovatele automobilového priemyslu v krajinách V4. Prevádzková rentabilita tržieb bola v sledovanom období najnižšia v Slovenskej republike v priemere okolo 5 - 6 %. V Českej a Poľskej republike sa v roku 2016 pohybovalo okolo 10 %. Podiel pridanej hodnoty na tržbách je najnižší opäť v SR, v priemere okolo 11 %, čo znamená, že automobilový priemysel na Slovensku má vyššiu výrobnú spotrebu. V ostatných krajinách predstavuje tento podiel v priemere okolo 18 %. Najvyšší podiel pridanej hodnoty na tržbách dosiahla Maďarská republika v roku 2010 až takmer 21 %. Personálne náklady dosiahli najvyšší podiel na tržbách v Českej republike v rokoch 2008, 2009 a v Poľskej republike v rokoch 2014 až 2016. V Slovenskej republike sú celkovo najnižšie personálne náklady z krajín V4 a pohybujú sa v priemere medzi 5 % a 6 % na tržbách.

V kapitole 3 v štvrtej podkapitole sme analyzovali priebeh obchodnej vojny EU a USA a analyzovali možné dopady pokračujúcich sporov. Z krajín V4 medzi najviac previazané ekonomiky na automobilový priemysel patrí Slovenská a Česká republika. Escalácia obchodnej vojny by zasiahla aj ďalší priemysel napojený na automobilový priemysel a ovplyvnil by ekonomiky všetkých krajín V4.

Automobilový priemysel v súčasnosti okrem možnej krízy musí riešiť aj ďalšie významné skutočnosti ako sú rastúci tlak na inovácie výrobkov a výrobných technológií z dôvodu skracovania inovačných cyklov a zmena preferencií zákazníkov, ktorí dôraz kladú na nízku spotrebu a prevádzkové náklady, prijateľnú cenu a kvalitu. Ďalej tlak rastie aj s ohľadom na stupňujúce sa požiadavky týkajúce sa environmentálnych faktorov. Automobilový priemysel sa musí vysporiadať aj s radikálnou zmenou trhov, kedy ťažisko rastu sa presúva na nové trhy označované skratkou BRIC - teda Čína, India, Rusko, Brazília, čoho dôsledkom je existencia nadmerných produkčných kapacít.

Zoznam literatúry

BALOG, M. – SLUŠNÁ, Ľ. – BALÁŽ, V. *Automobilový priemysel na Slovensku a globálne hodnotové reťazce*. Bratislava: SIEA, 2015. ISBN 978-80-88823-59-9.

BERTHOU, A – JARDET, C. – SIENA, D. – SZCZERBOWICZ, U. *Makroekonomické dôsledky globálnej obchodnej vojny*. [online]. 08.02.2019 [cit. 4. 2. 2019]. Dostupné z URL: <<https://voxeu.org/article/macroeconomic-implications-global-trade-war>>

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. [online]. 2019. [cit. 4. 2. 2019]. Dostupné z URL: <https://www.czso.cz/csu/czso/klasifikace_ekonomickych_cinnosti_cz_nace>

EURÓPSKA KOMISIA - tlačová správa: Obchod medzi EÚ a USA: Komisia víta zelenú diskusiu Rady o začatí rokovaní so Spojenými štátmi. Luxemburg, [online] 15.4.2019 [cit. 29. 4. 2019]. Dostupné z URL: <http://europa.eu/rapid/press-release_IP-19-2148_en.htm>

EUROSTAT: Industrial production statistics introduced – PRODCOM. [online]. 2019a [cit. 10. 2. 2019]. Dostupné z URL: <http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Industrial_production_statistics_introduced_-_PRODCOM>

EUROSTAT: [online]. 2019b [cit. 11. 3. 2019]. Dostupné z URL: <<https://ec.europa.eu/eurostat/web/national-accounts>>

EUROSTAT: [online]. 2019c [cit. 15. 4. 2019]. Dostupné z URL: <<https://ec.europa.eu/eurostat/web/international-trade-in-goods/data/database>>

FAJGELBAUM, P.D., GOLDBERG, P.K, KENNEDY, P.J., KHANDELWAL, A.K. *Návrat k protekcionizmu*. Pracovný dokument č. 25638 NBER. Vydaný v marci 2019. [online]. 2019 [cit. 26. 4. 2019]. Dostupné z URL: <<https://www.nber.org/papers/w25638>>

HARPER, Douglas. „*automobilový*“. *Online slovník etymologie*. [online]. © 2001-2019 Douglas Harper. [cit. 20. 1. 2019]. Dostupné z URL: <<https://www.etymonline.com/word/automotive>>

HRTÚSOVÁ, T. – KOZELSKÝ, T. – LENORT, R. – NOVÁK, R. – ŠAROCH, S. *Pozice automobilového průmyslu v soudobé ekonomice*. Škoda Auto Vysoká škola, 2018. 136 s. ISBN 978-80-87042-68-7.

HUNGARIAN AUTOMOTIVE SUPPLIER SURVEY 2018. [online]. 2019. [cit. 2. 3. 2019]. Dostupné z URL: <https://www.pwc.com/hu/en/kiadvanyok/assets/pdf/automotive_survey_2018.pdf>

Hungarian central statistical office. [online]. 2019 [cit. 25. 4. 2019]. Dostupné z URL: <https://www.ksh.hu/teaor_eng_menu>

IDNES.CY/EKONOMIKA. Zvažovaná cla na utomobily do USA Brusel tvrdě potrestá. [online]. 2019 [cit. 26. 4. 2019]. Dostupné z URL: <https://www.idnes.cz/ekonomika/zahranicni/cia-automobily-trump-eu.A190218_141211_eko-zahranicni_fih>

JUREČKA, V. a kol. Makroekonomie. 3. aktualizované vydání. Praha: Grada Publishing, 2017, 368 s. ISBN: 978-80-271-0251-8

LISÝ, J. 2007: *Ekonomía v novej ekonomike*. Bratislava: IURA EDITION, 2007. s. 397. ISBN 978-80-8078-164-4

MAGAZÍN-AUTO-PRAVDA: Poľský Fiat 125p prišiel pred polstoročím. [online]. 2019 [cit. 15. 1. 2019]. Dostupné z URL: <<https://auto.pravda.sk/magazin/clanok/449860-polsky-fiat-125p-prisiel-pred-polstorocim/>>

MOTOFOCUS. [online]. 2019 [cit. 15. 1. 2019]. Dostupné z URL: <<https://motofocus.sk/legislativa/20326,summit-v4-v-prahe-urcil-spolocnu-politiku-v-oblasti-emisii-co2-a-cistej-mobility>>

Napalete.sk. Ekonomika. [online]. 2019 [cit. 26. 4. 2019]. Dostupné z URL: <<https://www.napalete.sk/usa-tahaju-v-obchodnej-vojne-s-cinou-za-kratsi-koniec/>>

OICA, *Štatistika výroby*. [online]. 2019 [cit. 15. 1. 2019]. Dostupné z URL: <<http://www.oica.net/category/production-statistics/>>

Oficiálne stránky VOLKSWAGEN SLOVAKIA, a.s. [online]. 2019 [cit. 16. 2. 2019]. Dostupné z URL: <<https://sk.volkswagen.sk/sk/podnik/cisla-a-fakty.html>>

Oficiálne stránky KIA MOTORS SLOVAKIA, s.r.o. [online]. 2019 [cit. 16. 2. 2019]. Dostupné z URL: <<https://www.kia.sk/sk/o-nas/profil-spolocnosti>>

Oficiálne stránky PSA SLOVAKIA. [online]. 2019 [cit. 16. 2. 2019]. Dostupné z URL: <http://www.psa-slovakia.sk/o-nas.html?page_id=172>

Oficiálne stránky JAGUAR LAND ROVER. [online]. 2019 [cit. 16. 2. 2019]. Dostupné z URL: <<https://media.jaguarlandrover.com/news/2018/10/jaguar-land-rover-opens-manufacturing-plant-slovakia>>

Oficiálne stránky ŠKODA AUTO a.s.. [online]. 2019 [cit. 23. 2. 2019]. Dostupné z URL: <<http://www.skoda-auto.cz/o-nas/zakladni-udaje>>

Oficiálna stránka TOYOTA PEUGEOT CITROËN AUTOMOBILE CZECH, s.r.o. (TPCA). [online]. 2019 [cit. 23. 2. 2019]. Dostupné z URL: <<http://www.tpca.cz/o-nas/>>

Oficiálna stránka HYUNDAI MOTOR MANUFACTURING CZECH. [online]. 2019 [cit. 23. 2. 2019]. Dostupné z URL: <<http://www.hyundai-motor.cz/?rubrika=basic-info>>

Oficiálna stránka FIAT AUTO POLAND. [online]. 2019 [cit. 27. 2. 2019]. Dostupné z URL: <<https://fcagroup.pl/fca-w-polsce/zaklady-grupy-fca-w-polsce/>>

Oficiálna stránka OPEL MANUFACTURING POLAND. [online]. 2019 [cit. 27. 2. 2019]. Dostupné z URL: <<https://www.opel.pl/o-oplu/fabryka-opla/index.html>>

Oficiálna stránka VOLKSWAGEN POLAND. [online]. 2019 [cit. 27. 2. 2019]. Dostupné z URL: <https://volkswagen-poznan.pl/pl/fabryki>

Oficiálna stránka MERCEDES-BENZ MANUFACTURING HUNGARY. [online]. 2019 [cit. 25. 2. 2019]. Dostupné z URL: <<https://www.daimler.com/career/about-us/locations/location-detail-page-5058.html>>

Oficiálna stránka AUDI HUNGARIA. [online]. 2019 [cit. 25. 2. 2019]. Dostupné z URL: <<https://www.audi.hu/hu/profil/jarmugyartas/>>

Oficiálna stránka MAGYAR SUZUKI CORPORATION. [online]. 2019 [cit. 25. 2. 2019]. Dostupné z URL: <https://www.suzuki.hu/files/attachments/31/magyar_suzuki_company_profile>

PAVLÍNEK, P. *A Successful Transformation?: Restructuring of the Czech automobile industry*. Heidelberg: Physica, 2008. ISBN 978-3-7908-2040-9. Str. 264-265

RUŽEKOVÁ, V. a kol. 2013. *Analýza zahraničného obchodu Slovenskej republiky*. Bratislava: EKONÓM. 2013. 184 s. ISBN 978-80-225-3791-9

SARIO: Automobilový priemysel. [online]. 2019 [cit. 16. 2. 2019]. Dostupné z URL: <<https://www.sario.sk/sites/default/files/content/files/sario-automobilovy-priemysel.pdf>>

STATISTICS POLAND. [online]. 2019 [cit. 25. 4. 2019]. Dostupné z URL: <<https://stat.gov.pl/en/metainformations/classifications/>>

SOUKUP, J., POŠTA, V., NESET, P., PAVELKA, T. *Makroekonómie (e-kniha)*. 3. aktualizované a doplnené vydanie. Praha: Management press, 2018. ISBN 978-80-7261-549-0

SOUKUP, J. – NEČADOVÁ, M. *Kontroverzní pojem národní konkurenceschopnost a výsledky zemí V-4 v mezinárodních žebříčcích konkurenceschopnosti 2007-2012*. Praha: VŠE, 2013. ISSN 0032-3233

Štúdia centra pre automobilový výskum (CAR). [online]. 2019 [cit. 25. 4. 2019]. Dostupné z URL:<https://www.cargroup.org/wp-content/uploads/2018/07/NADA-Consumer-Impact-of-Auto-and-Parts-Tariffs-and-Quotas_July-2018.pdf>

Oficiálna stránka CAR CENTER AUTOMOTIVE RESEARCH. [online]. 2019 [cit. 25. 2.2019]. Dostupné z URL :< <https://www.uni-due.de/car/>>

Zoznam obrázkov a tabuliek

Zoznam obrázkov

<i>Obr. 1 Prepojenie klasifikácií ekonomických činností</i>	10
<i>Obr. 2 Model cyklického vývoja ekonomiky a jeho fáz</i>	12
<i>Obr. 3 Top 20 krajín produkujúcich motorové vozidlá v roku 2017</i>	16
<i>Obr. 4 Vývoj HDP a exportu v b.c. v ČR za roky 2009-2018</i>	17
<i>Obr. 5 Vývoj HDP a exportu v b.c. v SR za roky 2009-2018</i>	22
<i>Obr. 6 Vývoj HDP a exportu v b.c. v PR za roky 2009-2018</i>	26
<i>Obr. 7 Vývoj HDP a exportu v b.c. v MR za roky 2009-2018</i>	30
<i>Obr. 8 Vývoj podielu HPD automobilového priemyslu na HDP krajín V4</i>	35
<i>Obr. 9 Vývoj podielu zamestnanosti AP na celkovej zamest. v krajinách V4</i>	36
<i>Obr. 10 Vývoj podielu exportu autom. priemyslu na exporte v krajinách V4</i>	36
<i>Obr. 11 Vývoj celkových tržieb v národnom hospod. v rokoch 2006 až 2016</i>	38
<i>Obr. 13 Vývoj tržieb automobilového priemyslu v rokoch 2008 až 2017</i>	38
<i>Obr. 14 Percentuálny podiel tržieb AP na celkových tržbách v krajinách V4</i>	39
<i>Obr. 14 Percentuálna medziročná zmena obratu v automo. priemysle krajín V4</i>	40
<i>Obr. 15 Percentuálna zmena VH z hosp. činnosti v autom. priemysle krajín V4</i>	41

Zoznam tabuliek

<i>Tab. 1 Vývoj HDP, exportu, zamestnanosti a odmien v ČR za roky 2009-2018..</i>	18
<i>Tab. 2 Podiel autom. priemyslu na vybraných ukazovateľoch ČR 2009-2017</i>	21
<i>Tab. 3 Vývoj HDP, exportu, zamestnanosti a odmien v SR za roky 2009-2018..</i>	23
<i>Tab. 4 Podiel autom. priemyslu na vybraných ukazovateľoch SR 2009-2017</i>	25
<i>Tab. 5 Vývoj HDP, exportu, zamestnanosti a odmien v PR za roky 2009-2018..</i>	27
<i>Tab. 6 Podiel autom. priemyslu na vybraných ukazovateľoch v PR 2009 až 2017</i>	29
<i>Tab. 7 Vývoj HDP, exportu, zamestnanosti a odmien v MR za roky 2009-2018 .</i>	30
<i>Tab. 8 Podiel autom. priemyslu na vybraných ukazovateľoch MR 2009-2017</i>	33
<i>Tab. 9 Prevádzková rentabilita tržieb v automobilovom priemysle krajín V4</i>	42
<i>Tab. 10 Podiel PH na tržbách v automobilovom priemysle krajín V4</i>	42
<i>Tab. 11 Podiel personálnych nákladov na tržbách v autom, priemysle krajín V4</i>	43

Zoznam príloh

Príloha č. 1 Dáta o exporte.....	58
Príloha č. 2 Dáta o tržbách	59
Príloha č. 3 Dáta k finančnej analýze	60

Príloha č. 1 Dáta o exporte

Export v tis. € - Automobilový priemysel C29

Krajina / rok	2012	2013	2014	2015	2016
ČR	23 063 207	21 790 755	24 673 901	27 935 928	30 745 768
MR	13 513 895	14 686 182	16 984 725	19 293 570	19 265 201
PR	20 064 592	21 178 108	21 709 315	23 992 249	25 210 334
SR	15 275 136	16 265 500	16 034 110	18 034 097	19 201 514

Zdroj: Eurostat (2019c)

Export v tis. € - Všetky ekonomické činnosti

Krajina / rok	2012	2013	2014	2015	2016
ČR	19 849	20 738	20 524	22 101	17 865
MR	42 644	39 104	38 942	32 779	39 218
PR	99 604	106 327	110 501	115 769	121 169
SR	28 046	28 964	29 905	29 901	30 394

Zdroj: Eurostat (2019c)

Podiel exportu automobilového priemyslu na celkovom exporte

Krajina / rok	2012	2013	2014	2015	2016
ČR	18,3%	17,8%	18,7%	19,6%	20,9%
MR	16,8%	18,1%	20,4%	21,7%	20,9%
PR	13,9%	13,7%	13,1%	13,4%	13,7%
SR	24,3%	25,2%	24,6%	26,6%	27,4%

Zdroj: Eurostat (2019c)

Príloha č. 2 Dáta o tržbách

Tržby za všetky ekonom. činnosti v mil. €

Krajina/rok	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Česko	431 852	370 914	411 805	446 171	443 621	430 796	424 270	444 231	448 126
Maďarsko	298 679	235 535	247 902	262 065	254 233	254 863	262 975	277 690	276 633
Poľsko	834 473	674 120	777 637	836 360	846 778	852 977	880 583	921 350	920 201
Slovensko	134 415	109 922	145 833	158 031	164 093	162 069	169 043	180 476	185 907

Zdroj: Eurostat (2019b)

Tržby – automobilový priemysel C29 v mil. €

Krajina/rok	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Česko	24 773	21 973	27 336	31 989	31 233	32 059	36 074	40 785	44 871
Maďarsko	16 747	11 200	13 731	16 331	16 118	18 822	22 560	25 868	25 876
Poľsko	25 570	20 605	24 520	28 277	26 644	28 013	28 993	32 092	34 364
Slovensko	13 231	9 888	13 371	16 656	20 077	21 376	21 256	24 625	25 880

Zdroj: Eurostat (2019b)

Percentuálny podiel tržieb automobilového priemyslu na celkových tržbách

Krajina/rok	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Česko	5,7%	5,9%	6,6%	7,2%	7,0%	7,4%	8,5%	9,2%	10,0%
Maďarsko	5,6%	4,8%	5,5%	6,2%	6,3%	7,4%	8,6%	9,3%	9,4%
Poľsko	3,1%	3,1%	3,2%	3,4%	3,1%	3,3%	3,3%	3,5%	3,7%
Slovensko	9,8%	9,0%	9,2%	10,5%	12,2%	13,2%	12,6%	13,6%	13,9%

Príloha č. 3 Dáta k finančnej analýze

Výsledok hospodárenia z hospodárskej činnosti – C29 v mil. €

Krajina / rok	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
ČR	2 062,8	1 861,6	2 651,5	2 975,9	2 685,3	2 885,2	3 780,6	4 070,0	4 680,2
MR	1 912,0	1 264,7	1 894,4	1 999,7	1 350,1	1 986,4	2 346,9	2 655,6	2 722,1
PR	2 516,1	2 224,5	2 529,8	2 997,0	2 655,0	2 913,5	2 904,1	3 150,1	3 432,5
SR	274,9	450,0	864,2	902,6	944,3	1 090,0	1 299,8	1 654,0	1 446,7

Zdroj: Eurostat (2019b)

Tržby – automobilový priemysel C29 v mil. €

Krajina/rok	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Česko	24 773	21 973	27 336	31 989	31 233	32 059	36 074	40 785	44 871
Maďarsko	16 747	11 200	13 731	16 331	16 118	18 822	22 560	25 868	25 876
Poľsko	25 570	20 605	24 520	28 277	26 644	28 013	28 993	32 092	34 364
Slovensko	13 231	9 888	13 371	16 656	20 077	21 376	21 256	24 625	25 880

Zdroj: Eurostat (2019b)

Odmeny (personálne náklady) – C29 v mil. €

Krajina / rok	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
ČR	2 548,5	2 172,1	2 437,1	2 752,6	2 687,1	2 671,8	2 708,4	3 012,9	3 336,2
MR	1 201,8	864,3	967,8	1 110,2	1 171,1	1 276,6	1 393,4	1 579,2	1 732,1
PR	2 073,0	1 570,4	1 880,1	2 074,7	2 167,4	2 363,2	2 571,6	2 773,7	2 918,6
SR	738,6	665,7	778,4	929,5	1 074,0	1 159,7	1 188,6	1 279,6	1 434,0

Zdroj: Eurostat (2019b)

Pridaná hodnota v cená výrobných faktorov – C29 v mil. €

Krajina / rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
ČR	4 850,9	5 945,9	6 591,1	6 255,8	6 130,4	7 085,2	7 841,9	8 834,1	9 701,9
MR	2 288,0	2 968,2	2 919,9	2 635,0	3 357,8	3 815,0	4 599,5	5 003,7	4 983,1
PR	3 675,9	4 012,8	4 954,1	5 134,7	5 364,4	5 778,0	6 398,5	6 637,1	:
SR	1 323,2	1 927,7	2 319,9	2 324,8	2 415,0	2 832,5	3 015,7	3 161,3	3 436,3

Zdroj: Eurostat (2019b)

ANOTAČNÍ ZÁZNAM

AUTOR	Martin Rybár		
STUDIJNÍ OBOR	6208R087 Podniková ekonomika a management obchodu		
NÁZEV PRÁCE	Komparace vývoje automobilového průmyslu zemí V4		
VEDOUCÍ PRÁCE	prof. Ing. Stanislav Šaroch, Ph.D.		
KATEDRA	KEP-Katedra ekonomie a práva	ROK ODEVZDÁNÍ	2019
POČET STRAN	60		
POČET OBRÁZKŮ	15		
POČET TABULEK	11		
POČET PŘÍLOH	3		
STRUČNÝ POPIS	Bakalárska práca je zameraná na analýzu a komparáciu vývoja automobilového priemyslu v krajinách V4 a jeho vplyv na hodnotu vybraných makroekonomických ukazovateľov a celkovou výkonnosť ekonomík krajín V4. Práca je rozdelená do troch kapitol. Prvá je zameraná na rozpracovanie základných teoretických východísk. Druhá kapitola mapuje situáciu na automobilovom trhu v krajinách V4. Tretia je zameraná na analýzu a porovnanie vývoja automobilového priemyslu v krajinách V4.		
KLÍČOVÁ SLOVA	automobilový priemysel, štrukturálna analýza, HDP, zamestnanosť, export, obrat		

ANNOTATION

AUTHOR	Martin Rybár		
FIELD	6208R087 Business Management and Sales		
THESIS TITLE	Comparison of automotive industry development in V4 countries		
SUPERVISOR	prof. Ing. Stanislav Šaroch, Ph.D.		
DEPARTMENT	KEP – Department of Law and Economics	YEAR	2019
NUMBER OF PAGES	60		
NUMBER OF PICTURES	15		
NUMBER OF TABLES	11		
NUMBER OF APPENDICES	3		
SUMMARY	The thesis is focused on the analysis and comparison of the development of the automotive industry in the V4 countries and its impact on the value of selected macroeconomic indicators and the overall performance of V4 economies. The thesis is divided into three chapters. The first one is focused on elaboration of basic theoretical background. The second chapter maps the situation in the automotive market in V4 countries. The third is focused on the analysis and comparison of automotive industry development in V4 countries.		
KEY WORDS	automotive industry, structural analysis, GDP, employment, export, turnover		